



Sveriges Lantbruksuniversitet, SLU  
Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap, LTJ  
Område Landskapsarkitektur

## Vägen i det peri-urbana landskapet

Mötet mellan stad - land, mellan gata - väg samt mellan urbana - rurala ideal.



Den gamla allékantade infartsvägen till Kronetorps gård möter förortslandskapet vid Burlövs Center öster om Arlöv i Skåne.

Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU  
Landskapsarkitektprogrammet 300 hp  
Hanna Olin Petersson  
2011, Alnarp



**Sveriges Lantbruksuniversitet, SLU**  
**Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap, LTJ**  
**Område Landskapsarkitektur**

Författare: Hanna Olin Petersson

Titel: Vägen i det peri-urbana landskapet - mötet mellan stad och land, mellan gata och väg och mellan urbana och rurala ideal.

Engelsk titel: The road in the peri-urban landscape – the meeting between the city and the countryside, between the street and the road and between urban and rural ideal images.

Handledare: Mattias Qviström, SLU, LTJ-fakulteten område Landskaparkitektur

Huvudexaminator: Carola Wingren, SLU, LTJ-fakulteten område Landskaparkitektur

Biträdande examinator: Kenneth Olwig, SLU, LTJ-fakulteten område Landskaparkitektur

Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet 300 hp

Kurstitel: Master Project in Landscape Planning

Kurskod: EX0546

Omfattning: 30 hp

Nivå: A2E

Utgivningsort: Alnarp

År: 2011

Serie: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU

Nyckelord: Väg, gata, vägarkitektur, stad, stadsbygd, land, landsbygd, urban, rural, pastoral, peri-urban, stadsranden, ideal, norm, gestaltning.

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Foto omslagsbild: Hanna Olin Petersson

# SAMMANDRAG

I stadsranden sker det fysiska mötet mellan vägar och gator samt mellan stad och land. Här sker även mötet mellan urbana och rurala ideal. Syftet i detta arbete är att identifiera och belysa de urbana och rurala ideal som ligger bakom vår uppfattning om stad och land. Dessa ideal står i fokus för den litteraturstudie som belyser det bipolära förhållandet mellan den *pastorala naturliga landsbygden* och den *itala kulturella staden*. Bakgrunden till dessa ideal studeras samt hur gestaltningen och utvecklingen av stad och land påverkats av dessa ideal. Men i mötet mellan stad och land som sker i det peri-urbana landskapet uppstår ett ingenmansland som varken passar in i idealbilden av staden eller landsbygden. Detta komplexa och diffusa landskap utmanar dualismen mellan stad och land och ger upphov till nya problem och möjligheter.

Vägar och gator har en stor betydelse för hur vi upplever det omgivande landskapet. De utgör ryggraden i samhällsutvecklingen. Genom att studera vägmiljöer i det peri-urbana landskapet blir mötet mellan väg och gata samt mellan stad och land tydligt. Dessa möten exemplifieras genom tre fallstudier av vägmiljöer i olika peri-urbana landskap. I två av fallstudierna analyseras befintliga gestaltningsprogram och i den tredje fallstudien genomförs en historisk kartanalys. Syftet är att identifiera de urbana, rurala och peri-urbana ideal som ligger bakom gestaltningen och utvecklingen av dessa vägmiljöer. Slutsatserna från fallstudierna visar på vägens centrala roll av utvecklingen av peri-urbana landskap. Andra intressanta aspekter som lyfts fram är det urbana idealets övertag, vilket framkommer i gestaltningsprogrammets strävan efter *stadsmässighet* och en fokusering på de centrala delarna. De peri-urbana områdena glöms bort eller anses inte lika prioriterade. Utformningen av vägar i stadsgränsen är även viktig för hur vi upplever mötet mellan staden och det omgivande landskapet och kan genom sin gestaltning skapa en barriär mellan stad och land.

En viktig slutsats som framkommer är bland annat att det finns en omedvetenhet kring det peri-urbana landskapets förutsättningar och att rurala och urbana ideal hindrar oss från att se dem. Vägen förs här fram som ett möjligt studieobjekt för att lättare kunna identifiera detta komplexa och svårtolkade landskap för att hitta nya och bättre lösningar i mötet mellan stad och land.

Nyckelord: Väg, gata, vägarkitektur, stad, stadsbygd, land, landsbygd, urban, rural, pastoral, peri-urban, stadsranden, ideal, norm, gestaltning.

# ABSTRACT

In the city fringe the physical meeting occurs between the road and the street and between the city and the countryside. Here the meeting between urban and rural ideal images takes place. The purpose of this work is to identify and shed light upon the urban and rural ideal images that influence our view of the city and the country. These ideals are examined in the literature study that illustrate the bipolar relationship between the *natural and pastoral countryside* and the *vital and cultural city*. The background to these ideals is studied and how these have affected the design and development of city and country. In the peri-urban landscape where the meeting between city and countryside takes place, a no-man's land occurs that fit neither the ideal image of the city nor the country. This complex and diffuse landscape challenges the dualism between the city and the countryside and gives birth to new problems and possibilities.

Roads and streets are significant for our experience of the surrounding landscape and constitute the backbone in the development of the society. By studying roads in the peri-urban landscape the meeting between road and street and between city and countryside appears clearly. These meetings are exemplified here by three case studies of roads in different peri-urban landscapes. In two of the case studies, existing design programs are analyzed and in the third example a historical map analysis is carried out. The purpose is to identify the rural, urban and peri-urban ideal images that have influenced the design and development of these roads. The conclusion of the case studies shows the importance of the road in the development of peri-urban landscapes. Another interesting finding is that the urban ideal images have bigger influence over the design as the central parts more often are prioritized over peri-urban areas. The design of roads in peri-urban landscapes influences our experience of the meeting between the city and the countryside and can through the design create a barrier between them.

Another important conclusion is the lack of knowledge of the specific conditions that you find in the peri-urban landscape. The road as a study object is here brought forward to simplify the analysis of this complex landscape and to find new and better solutions in the meeting between city and countryside.

Keywords: Road, street, road architecture, city, city planning, country, countryside, urban, rural, pastoral, peri-urban, city fringe, ideal image, norm, design.

# FÖRORD

Jag vill rikta ett varmt tack till min handledare Mattias Qviström för den konstruktiva kritik och alla de uppmuntrande råd du delgivit under processen. Jag vill även här uppmärksamma alla som frikostigt bistått med bildmaterial och andra informationskällor till det här arbetet. Sist men inte minst vill jag tacka mina vänner Ingrid Kristensson och Eeva Rumpunen som granskat arbetet och hjälpt mig att behålla fokus under arbetets gång.

*Hanna Olin Petersson*

Den 26 augusti 2011, Arlöv

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANDRAG	3	VÄGMILJÖER I RURALA, URBANA OCH PERI-URBANA LANDSKAP	32
ABSTRACT	4	<b>Vägar, gator och ?</b>	<b>33</b>
FÖRORD	5	Inledning	33
FIGURFÖRTECKNING	8	Upplevelsen av vägen och landskapet	33
INLEDNING	9	Urbana och rurala ideal i vägarkitektur	34
<b>Vägen i det peri-urbana landskapet</b>	<b>9</b>	Begreppen väg och gata	36
<b>Syfte</b>	<b>9</b>	Vägen i det peri-urbana landskapet	40
Frågeställning	9	<b>Slutsats</b>	<b>41</b>
<b>Metod</b>	<b>10</b>	GESTALTNING AV VÄGAR I DET PERI-URBANA LANDSKAPET	42
<b>Avgränsningar</b>	<b>10</b>	<b>Riktlinjer för gestaltungsprogram för vägar</b>	<b>43</b>
MÖTET MELLAN STAD OCH LAND	11	Inledning	43
<b>Det rurala idealet</b>	<b>12</b>	Kort om gestaltungsprogram	43
Inledning	12	Vägar i landsbygd	43
Landsbygd, vad är det?	12	Vägar i stadsbygd	44
Den idealiserade pastorala förebilden	14	Slutsats	45
Landsbygden, ett landskap i förändring	15	<b>Fallstudie 1: Sallerupsvägen, Malmö</b>	<b>46</b>
<b>Det urbana idealet</b>	<b>17</b>	Bakgrund	46
Inledning	17	Vägen idag	46
Olika stadsbyggnadsideal	17	Planer för ny exploatering	49
Staden som förebild eller mardröm?	21	Stadsmässighet som ideal	49
<b>Gränslandet mellan stad och land</b>	<b>23</b>	Brist på helhet	50
Inledning	23	Infarten i fokus	50
Övergången mellan stad och land	23	<b>Fallstudie 2: Väg E22, Jämsjö</b>	<b>51</b>
Ett diffust begrepp	25	Bakgrund	51
Ett negativt begrepp	28	Vägen idag	53
Ruralt eller urbant?	28	Området som valdes bort	56
Det peri-urbana idealet	30	Behovet av tydliga gränser	58
<b>Slutsats</b>	<b>31</b>	Bygatan som ideal - rätt medicin?	60
		<b>Fallstudie 3: Malmövägen, Lomma</b>	<b>61</b>
		Bakgrund	61

Lomma nu och då	62
Malmövägen	65
Gränsen som blivit barriär	68
Vägen styr utvecklingen	69
<b>Slutsats</b>	<b>70</b>
 SLUTDISKUSSION	 71
 KÄLLFÖRTECKNING	 73

# FIGURFÖRTECKNING

Här följer en förteckning över upphovsmän till de figurer som presenteras i arbetet.

Figur 1-6	Foto: Hanna Olin Petersson	Figur 43	Översiktskarta över Jämfö: © Lantmäteriet, I2011/0032.
Figur 7	Omslagsbild: Ilon Wikland. Rättigheter för publicering beviljad av upphovsmannen 2011-06-22. Källa: <a href="http://cdon.se/b%C3%B6cker/lindgren_astrid/barnen_i_bullerbyn-651448">http://cdon.se/b%C3%B6cker/lindgren_astrid/barnen_i_bullerbyn-651448</a> [2011-05-30]		Källa: <a href="https://butik.metria.se/digibib/index.php">https://butik.metria.se/digibib/index.php</a> [2011-07-06]
Figur 8	Foto: Oskar Henriksson. Rättigheter för publicering beviljad av upphovsmannen 2011-06-15. Källa: <a href="http://oskar-blir-lite-smart.are.blogspot.com/2011/05/angso-nationalpark-en-perfekt.html">http://oskar-blir-lite-smart.are.blogspot.com/2011/05/angso-nationalpark-en-perfekt.html</a> [2011-06-13]	Figur 44	Marktäckeskarta över Jämfö: © Lantmäteriet, I2011/0032. Källa: <a href="https://butik.metria.se/digibib/index.php">https://butik.metria.se/digibib/index.php</a> [2011-07-06]
Figur 9	Foto: Åsa Brodd. Rättigheter för publicering beviljad av upphovsmannen 2011-06-15. Källa: <a href="http://www.navrodsgard.se/">http://www.navrodsgard.se/</a> [2011-06-13]	Figur 45-46	Foto: Hanna Olin Petersson
Figur 10-14	Foto: Hanna Olin Petersson	Figur 47	Fastighetskarta över Jämfö: © Lantmäteriet, I2011/0032. Källa: <a href="https://butik.metria.se/digibib/index.php">https://butik.metria.se/digibib/index.php</a> [2011-08-21]
Figur 15-16	Foto: Magnus Eriksson. Rättigheter för publicering beviljad av upphovsmannen 2011-07-03.	Figur 48-57	Foto: Hanna Olin Petersson
Figur 17-18	Foto: Hanna Olin Petersson	Figur 58	Se figur 47.
Figur 19	Foto: Jenny Barret. Rättigheter för publicering beviljad av upphovsmannen 2011-07-05.	Figur 59-67	Foto: Hanna Olin Petersson
Figur 20-29	Foto: Hanna Olin Petersson	Figur 68-69	Terrängkartor över Lomma: © Lantmäteriet, I2011/0032. Källa: <a href="https://butik.metria.se/digibib/index.php">https://butik.metria.se/digibib/index.php</a> [2011-08-21]
Figur 30	Skiss: Kjell Forshed och Peder Melin. Rättigheter för publicering beviljad av Stiftelsen Arkus 2011-07-08. Källa: Forshed & Melin, 1996.	Figur 70	Foto: Hanna Olin Petersson
Figur 31-32	Foto: Hanna Olin Petersson	Figur 71	Karta över Lomma från 1767: Lantmäteriet. Källa: <a href="http://historiskakartor.lantmateriet.se/arken/s/search.html?locale=sv_SE">http://historiskakartor.lantmateriet.se/arken/s/search.html?locale=sv_SE</a> [2011-07-06]
Figur 33	Foto överst till vänster: Niklas Lundberg. Rättigheter för publicering beviljad av upphovsmannen 2011-08-22. Foto överst till höger: Linda Fröström. Rättigheter för publicering beviljad av upphovsmannen 2011-06-26. Övriga foton: Hanna Olin Petersson	Figur 72-73	Foto: Hanna Olin Petersson
Figur 34-35	Foto: Hanna Olin Petersson	Figur 74	Häradekonomisk karta över Lomma från 1910-1915: Lantmäteriet. Källa: <a href="http://historiskakartor.lantmateriet.se/arken/s/search.html?locale=sv_SE">http://historiskakartor.lantmateriet.se/arken/s/search.html?locale=sv_SE</a> [2011-07-06]
Figur 36-37	Terrängkartor över Malmö: © Lantmäteriet, I2011/0032. Källa: <a href="https://butik.metria.se/digibib/index.php">https://butik.metria.se/digibib/index.php</a> [2011-07-04]	Figur 75	Foto: Hanna Olin Petersson
Figur 38-42	Foto: Hanna Olin Petersson	Figur 76	Ekonomisk karta över Lomma från 1968: Lantmäteriet. Källa: <a href="http://historiskakartor.lantmateriet.se/arken/s/search.html?locale=sv_SE">http://historiskakartor.lantmateriet.se/arken/s/search.html?locale=sv_SE</a> [2011-07-06]
		Figur 77	Foto: Hanna Olin Petersson
		Figur 78	Se figur 68-69.
		Figur 79-86	Foto: Hanna Olin Petersson



# INLEDNING

## Vägen i det peri-urbana landskapet

Jag har under min utbildning till landskapsarkitekt intresserat mig för vägen som stadsbyggnadselement. De första städerna växte fram längs med kommunikationsleder och vägen är än idag en av de mest centrala komponenterna i samhällsutvecklingen. Samtidigt färdas vi dagligen längs med vägar och vår upplevelse av landskapet styrs därför till stor del av vad vi upplever längs med vägen. Vägen är därför både viktig för samhällsutvecklingen och central för upplevelsen av landskapet.

I gränzonen mellan stads- och landsbygd uppstår flera intressanta möten. Här sker det fysiska mötet mellan stad och land samt mellan gata och väg. Här sker även ett mer subtilt möte mellan urbana och rurala ideal. Det lugna naturnära livet på landet möter det intensiva stadslivet. Vad betyder egentligen dessa ideal och hur påverkar de vår uppfattning av stad och land och det som uppstår däremellan, det peri-urbana landskapet?

Jag har i mitt arbete inspirerats av Golds och Revills kvalitativa metodologi som redovisas i boken *Representing the Environment* (2004). De visar hur man kan studera och analysera avbildningar av landskap i media, litteratur och konst för att få en bild av de bakomliggande värderingar som råder i samhället:

“The study of environmental representations has a recognizable appeal to researchers since it provides a window on many underlying issues. ... Studying environmental representations sheds light on the relationships between people and their environments.” (Gold & Revill, 2004, sid. 11)

Gold och Revill (2004) menar att ett objekt eller ett ord ger upphov till en inre mental bild. Vi tolkar därmed en fysisk bild eller en beskrivning och ger den en mening. Alla bilder kan ge upphov till en mängd olika tolkningar. En bild av en sjö omgiven av höga berg kan till exempel ge en mental bild av de svenska fjäll- len och samtidigt framkalla en känsla av frihet och lugn, eller kanske ensamhet och utsatthet, beroende på vilka referenser man har och hur man personligen upplever bilden. Gold och Revill menar att både individuella egenskaper hos betraktaren och generella kulturella normer påverkar hur vi tolkar en representation av landskapet:

”Although positions have altered frequently in recent decades, much contemporary theory concerned with the production and interpretation of cultural materials has advocated an approach in which individual human agency and wider social forces, rules and structures both play a role.” (Gold & Revill, 2004, sid. 50)

I detta examensarbete kommer jag tittat närmare på vilka ideal som ligger bakom begreppen urban, rural och peri-urban. Genom litteraturstudier och fallstudier vill jag lyfta fram de bakomliggande kulturella och emotionella normer som påverkar vår uppfattning av urbana, rurala och peri-urbana landskap. Dessa mentala bilder ligger till grund för hur vi förhåller oss till olika landskap och påverkar också hur vi fysiskt gestaltar olika landskap. Jag upplever att urbana och rurala ideal blir extra tydligt vid studier av mötet mellan vägar och gator och därför har jag valt att titta närmare på vägmiljöer i det peri-urbana landskapet.

## Syfte

Mitt syfte är att identifiera och diskutera de urbana och rurala ideal som finns i samhället och hur dessa ideal påverkar vårt förhållande till och uppfattning om det peri-urbana landskapet. För att exemplifiera detta kommer jag att titta på hur urbana och rurala ideal påverkar utformningen av befintliga vägar i det peri-urbana landskapet. Syftet här är att föra en diskussion kring hur dessa ideal påverkar gestaltningen och vilken betydelse vägen i sig har i det peri-urbana landskapet.

## Frågeställning

Vad karakteriserar rurala, urbana och peri-urbana ideal och hur påverkar dessa ideal vår uppfattning och gestaltningen av vägmiljöer i det peri-urbana landskapet?

## Metod

Jag har i detta arbete genomfört en litteraturstudie och tre fallstudier. Litteraturen som jag studerat är främst fackböcker och avhandlingar som på olika sätt behandlar urbana, rurala och peri-urbana ämnesområden. Jag har även valt att åskådliggöra urbana, rurala och peri-urbana ideal genom att inkludera några skönlitterära exempel. Eftersom arbetet behandlar såväl fysiska landskap som mentala bilder av olika landskap har jag valt att illustrera dessa med fotografier från olika svenska landskap. Jag har valt att presentera fotografier med en bred geografisk spridning, från Dalarna i norr till Skåne i söder för att visa ett brett spektrum av olika landskap och miljöer. Huvuddelen av bildmaterialet kommer dock från södra Sverige.

Litteraturstudien lägger en teoretisk grund som jag sedan utgår ifrån i den mer fria analysen av de tre fallstudierna. Det är det peri-urbana landskapet med stadsranden i fokus som utgör ramen för de vägmiljöer jag studerat. En övergripande analys över Vägverkets metod- och referenslitteratur för utformning av gestaltungsprogram har legat till grund för de mer specifika analyserna i fallstudierna.

Fallstudierna har valts ut efter flera kriterier. Samtliga tre vägmiljöer är lokaliserade i peri-urbana landskap i Skåne och Blekinge. Lokaliseringen till södra Sverige beror främst på praktiska aspekter, men även för att jag har en personlig relation till dessa landskap. För att få en bra spridning över olika typer av vägmiljöer som även gick att härleda till Vägverkets generella riktlinjer för gestaltungsprogram, valde jag ut en infartsled, en genomfartsled och en ringled. I två av fallstudierna, Sallerupsvägen i Malmö och väg E22 genom Jämfjö, har jag valt att analysera redan framtagna gestaltungsprogram för att identifiera de bakomliggande ideal som format själva förslagen i programmen. I fallstudien från Malmövägen utanför Lomma har jag däremot tagit utgångspunkt i en historisk kartanalys för att se hur rurala och urbana ideal påverkat utvecklingen av landskapet genom tiderna. I samtliga fallstudier har jag genomfört inventeringar av vägen och dess omgivning. För att få en mer heltäckande upplevelse från olika perspektiv har samtliga fallstudieobjekt studerats både från bil och till fots eller med cykel.

## Avgränsningar

Fokus för detta arbete ligger inte på själva gestaltningen av vägmiljöer i det peri-urbana landskapet, utan främst på hur gestaltningen påverkas av bakomliggande rurala, urbana och peri-urbana ideal. Huvudfokus ligger inte heller på själva definitionen av begreppen rural, urban och peri-urban, utan på de ideal som är kopplade till dessa begrepp.

# MÖTET MELLAN STAD OCH LAND

I det här avsnittet beskriver jag översiktligt de rurala och urbana ideal som ligger till grund för vår uppfattning av stad och land. Därefter följer en diskussion kring vad som händer i mötet mellan dessa ideal.

Figur 1. Malmös stadsrand möter jordbrukslandskapet.



Figur 2. Kolonilottsområde möter miljonprogramsområde i Arlöv utanför Malmö.



# Det rurala idealet

## Inledning

“The term “rural” suggests many things to many people, such as agricultural landscapes, isolation, small towns, and low population density. Although many policymakers, researchers, and policy analysts would prefer one standardized, all-purpose definition, “rural” is a multifaceted concept about which there is no universal agreement.” (Hart, Larson & Lishner, 2005, sid. 1149)

Under mina litteraturstudier har jag precis som författarna ovan kunnat konstatera att det inte finns *en* allmängiltig definition av begreppet rural, utan en uppsjö av olika definitioner som används i olika sammanhang för att kategorisera det rurala landskapet. I ett svenskt perspektiv används inte ordet rural så ofta, utan omfattas istället vanligtvis av begreppet landsbygd. Jag har i detta arbete valt att likställa dessa båda begrepp.

I detta avsnitt diskuterar jag landsbygden som begrepp och de bakomliggande ideal som färgar vår uppfattning om den.

## Landsbygd, vad är det?

I regeringens landsbygdsstrategi redovisas en rad exempel på hur definitionen av begreppet landsbygd varierar beroende på om bakgrunden till en studie har administrativa, geografiska, ekonomiska, miljömässiga eller sociala utgångspunkter (Näringsdepartementet, 2008). Definitionen av landsbygd utgår enligt landsbygdsstrategin till exempel från befolkningens mängd, befolkningstäthet, avstånd till en tätort och/eller att en viss procentandel av befolkningen är sysselsatt inom areella näringar. Ett exempel på en indelning av landsbygden som utgår från tidsavstånd till tätort är *Glesbygds-verkets*<sup>1</sup> tre områdestyper:

”Tätort: Ort med mer än 3 000 invånare, samt områden inom 5 minuters bilfärd från orten. Tätortsnära landsbygd: Områden 5–45 minuters resväg från en tätort. Glesbygd: Områden med mer än 45 minuters resväg till tätort samt öar utan fast landförbindelse.” (Glesbygdsverket, 2008, sid. 7)

<sup>1</sup> *Glesbygdsverket* ersattes 2009 av *Tillväxtverket* och *Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser*.

Enligt Industriländernas samarbetsorganisation OECD:s definition av landsbygd, som motsvarar en lägre befolkningstäthet än 150 invånare/km<sup>2</sup>, skulle 70 procent av Sveriges befolkning bo i landsbygdsregioner (Glesbygdsverket, 2008). Men om man följer Glesbygdsverkets indelning, bor endast runt 24 procent av befolkningen i tätortsnära landsbygd eller glesbygd. Bristen på en tydlig och gemensam definition av begreppet rural kan därför ge upphov till missvisande statistik, men framförallt en splittrad uppfattning om vad begreppet i sig betyder. Trots att definitionen av begreppet landsbygd är så diffust och därför kan inkludera många olika landskap, behandlas rurala områden förvånansvärt homogent:

“Rural and urban taxonomies, researchers, policy analysts, and legislation generally view all rural areas as uniform in character. However, there are, in fact, huge variations in the demography, economics, culture, and environmental characteristics of different rural places.” (Hart, Larson & Lishner, 2005, sid. 1149)

Det finns alltså generellt sett i samhället en förenklad bild av landsbygden som begrepp och jag tror att förklaringen till detta till viss del finns i de bakomliggande ideal som förknippas med landsbygden. Jag kommer att återkomma till dessa ideal längre fram i det här avsnittet.

Det är med andra ord svårt att entydigt definiera begreppet ruralt och det beror på att det inte bara finns en typ av landsbygd, utan en uppsjö av olika landskap med olika karaktärer och förutsättningar. Gustafsson och Ingelög delar översiktligt in Sverige i fyra olika bygder; *skogsbygd*, *mellanbygd*, *slättbygd* och *tätortsranden* (Gustavsson & Ingelög, 1994, sid. 75–82). Jag illustrerar några exempel från dessa bygder med fotografier från några olika svenska landskap på nästa sida (figur 3–6). Som namnet avslöjar dominerar skogsmarker i skogsbygden och jordbruksmarker i slättbygden. I mellanbygden, som består av ungefär hälften skog och hälften jordbruksmark, finns en större variationsrikedom. Tätortsranden omfattar enligt Gustavsson och Ingelög en ca 2 km vid zon kring större bebyggelse omgivet av i huvudsak åkermark. Här finns en stor efterfrågan på att jordbruksmarken både ska producera grödor och samtidigt erbjuda rekreativa världen för de som bor i samhället. De olika bygderna har olika förutsättningar när det gäller produktion, rekreation, arbetstillfällen och energiförsörjning med mera.

De har också olika karaktärer utifrån rumsliga aspekter så som skala, öppenhet och struktur. Med en sådan variation, finns det då några generella gestaltungs-ideal för landsbygden? Rekommendationer som Gustavsson och Ingelög ger är att öka variationsrikedomen, men att hålla sig inom de ramar som respektive karaktären ger och utveckla regionala och lokala särdrag. Man bör även eftersträ-

Figur 3. Skogsbygd i västra Blekinge norr om Karlskrona.



Figur 4. Slättbygd väster om Dalby i Skåne.



va att öka "naturligheten" genom att utforma mjuka och successiva gränser och "spara eller tillskapa pastorala inslag" (Gustavsson & Ingelög, 1994, sid. 105-107). Det är intressant att se att man här lyfter fram det pastorala som ett eftersträvarsvärt ideal och jag ska nu titta närmare på hur denna förebild påverkar vår bild av landsbygden.

Figur 5. Mellanbygd med beteslandskap i Dalarna utanför Leksand.



Figur 6. Stadsranden utanför södra Malmö.





## Den idealiserade pastorala förebilden

Det pastoralas landskapet återfinns framför allt inom litteraturen, konsten och musiken och symboliserar ett ideal som präglas av lantlig enkelhet och fridfullhet. Det pastoralas landskapet har gett oss en pittoresk bild av den rurala verkligheten:

“Far from being a realistic portrayal of actual country life, pastoralism as an artistic and ideological motif seeks to transcend the ordinary by describing a far better world.” (Rowe, 1991, sid. 218)

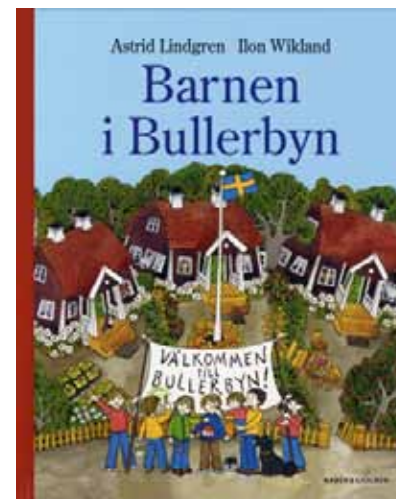
Rowe (1991) samt Gold och Revill (2004) beskriver hur det pastoralas idealet har fått symbolisera övergången mellan den av människan skapade civilisationen och den otämjda vildmarken. Det är i detta landskap människa och natur möts. Detta möte visar sig tydligt i idealen bakom de romantiska landskapsträdgårdarna som utvecklades i England under 1700-talet. Dessa trädgårdar har tydliga pastoralas rötter. Blennow (2002) beskriver de engelska romantiska trädgårdarna i boken *Europas trädgårdar*. Trädgårdarna hade en oregelbunden uppbyggnad med mjuka slingrande gångstigar som gick över öppna gräsbeklädda kullar med vida utblickar och in genom mörka täta lundar. Det var det engelska beteslandskapet som man ville efterlikna. Lancelot “Capability” Brown var en av de mest framstående arkitekterna som arbetade med att förstärka de befintliga förutsättningarna:

”Detta typiska beteslandskap blev utgångspunkten för Lancelot “Capability” Brown (1716-1783)... Han arbetade med den natur som fanns på platsen, förstärker dess linjer med hjälp av vatten, träd och svepande gräsytor, hans arbetsmaterial blev landskapet självt.” (Blennow 2002, sid. 213)

Många av Browns samtida gestaltare anlade även grottor och dramatiska klippor för att förstärka upplevelsen av natur och ”vildmark”. Men samtidigt iscensattes trädgårdarna ofta med antika objekt som statyer och tempel i grekisk och romersk stil för att hylla den antika kulturen (Blennow, 2002). Man kan med andra ord tydligt se hur natur och kultur här möts i ett regisserat pastoralt beteslandskap. Men Gold och Revill (2004) beskriver att det pastoralas landskapet under medeltiden även fick en religiös koppling som symbol för Edens lustgård:

“Rural living was deemed close to nature and hence God, and was more likely to lead to moral and spiritual well-being.” (Gold & Revill, 2004, sid. 184)

Denna idealiserade bild av jordbrukslandskapet som Edens lustgård finns kvar än idag. Berggren Bärning (2004) skriver om den förskönande och ålderdomliga bild som färgar den uppfattning vi har av dagens jordbrukslandskap. Barndomsminnen och romantiserade miljöer från barnböcker har enligt henne skapat en missvisande bild av det verkliga jordbrukslandskapet (figur 7). Även Bucht (2009) delar denna uppfattning. Hon beskriver hur inställningen till den svenska landsbygden förändrats genom tiderna och menar att landsbygden kom att bli synonymt med ett söndagslandskap för stillhet och rekreation redan under upplysningstiden. Under nationalromantiken romantiserades bilden av den svenska landsbygden ytterligare och den blev starkt kopplad till den svenska identiteten. Bucht menar att strävan efter att bibehålla denna identitet har lagt en död hand över landsbygdens utveckling. Hon skildrar sina personliga upplevelser av ett konserverat jordbrukslandskap i Ängsö nationalpark på 1960-talet (Bucht, 2004). Det blev ett dramatiskt möte för henne med ett idealiserat landskap som på flera punkter skilde sig från den levande landsbygd hon tidigare själv upplevt. Tystnaden och frånvaron av mänsklig aktivitet var det som främst avvek från hennes tidigare erfarenheter. Många av hennes studiekamrater saknade däremot egna erfarenheter och upplevde därför tystnaden och lugnet som en naturlig del av landskapet.



Figur 7. Omslagsbilden till barnboken *Barnen i Bullerbyn* av Astrid Lindgren ger en romantiserad bild av livet på landsbygden.

Bucht menar att deltagarens landskap under 1900-talet har ersatts av betraktarens landskap. Precis som en engelsk romantisk landskapsträdgård från 1700-talet, så menar hon att Ängsö är ett iscensatt landskap som är till för att betraktas och inte att delta i (figur 8). Bucht är inte ensam om att uppmärksamma bristen på förankring som lett till denna skeva och romantiserade bild som många idag har av landsbygden. Journalisten Helen Ardelius (2009) har intervjuat två bönder om deras erfarenheter av mötet med stadsbor. En av bönderna, Carl Piper, uttrycker sig såhär:

”Carl Piper talar om stadsbornas syn på landet. Om att förr hade de allra flesta någon anknytning dit, släktband. En farmor, en moster, en kusin. Allt eftersom den naturliga kontakten med landsbygden och naturen försvinner förändras förväntningar och synen på jorden, säger han.

- När den enda erfarenhet man har bygger på bilder från Bregottreklam, då är det nog svårt att bli annat än besviken om man väl kommer hit, säger han.”  
(Ardelius, 2009, sid. 57)

Figur 8. Betraktarens landskap i Ängsö nationalpark. Ängsö nationalpark är Sveriges första nationalpark som bildades 1909. Den ligger i Roslagens inre skärgård i Norrtälje kommun.



## Landsbygden, ett landskap i förändring

Dagligen kan vi se tydliga exempel i media på hur landsbygden romantiseras. Torprenoveringar, dokumentärer om *Den sista bonden* och dejtningsprogram som *Bonde söker fru* avlöser varandra. Det är det visuella som står i fokus och för den oinvigde betraktaren upplevs dessa porträtterade landskap som naturliga och genuina. Men under de senaste 200 åren har stora förändringar omdanat landskapet; skiftesreformer med storskifte, enskifte och laga skifte tillsammans med utdikning och dränering, igenväxning, industrialisering samt urbanisering. Men trots dessa omfattande förändringar lever den idealiserade bilden av jordbrukslandskapet kvar i våra minnen. Vår traditionella syn av att landsbygden ska bevaras hindrar oss från att se och acceptera de förändringar som faktiskt sker.

Reiter (2004) skriver att det rena familjejordbruket som försörjer sig på att bruka jorden idag håller på att försvinna. Han menar att utvecklingen går mot antingen större produktionsenheter eller marginella bostadsjordbruk där inkomsten endast står för en liten del av familjens försörjning. Kombinationssysselsättningar där verksamheter med kopplingar till både den urban och rural sektorn expanderar, där särskilt nyföretagande med inriktning mot tursim och servicenäringar har stor tillväxt (figur 9).

Figur 9. Navröds Gård utanför Sjöbo i Skåne har anor från 1700-talet. Här bor familjen Brodd Andersson som via sin hemsida marknadsför sin hästuppfödning på gården och de naturvärden som finns i omgivningarna. Men familjen driver även ett fastighetsförvaltningsföretag i Malmö och lever med andra ord både av rurala och urbana näringar.



”Detta innebär att landsbygden är annat och mer än ett jordbrukslandskap. Det är ett småföretagarlandskap som i allt högre grad replikerar på den urbana efterfrågan.” (Reiter, 2004, sid. 59)

Dessa bostadsjordbruk står för en liten del av den totala jordbruksproduktion, men har stor betydelse för landskapet och landsbygdssamhället. Reiter (2004) skriver om hur efterfrågan på ett boende på landet och utflyttning från staden till landsbygden ökar. Vi kan utifrån detta dra slutsatsen att den sociala, ekonomiska och kulturella skillnaden mellan stad och land minskar. Men vad händer egentligen när gränserna mellan stad och land suddas ut? Detta diskuterar jag vidare i kapitlet *Gränslandet mellan stad och land*. Men först ska jag titta närmare på landsbygdens motpol, staden.



## Det urbana idealet

### Inledning

Urbanitet klassificeras ofta utifrån en viss befolkningstäthet, avstånd till centrum och/eller koncentration av kommersiella och administrativa aktiviteter (Meeus & Gulinck, 2008). I Sverige använder sig Statistiska Centralbyrån av begreppen tätort och småort för att definiera sammanhängande bebyggelse med ett visst invånarantal:

”I korthet definieras en tätort som sammanhängande bebyggelse med högst 200 meter mellan husen och minst 200 invånare.” (Statistiska Centralbyrån, 2006, sid. 1)

”En småort är sammanhängande bebyggelse med högst 150 meter mellan husen och 50-199 invånare. Dessutom ingår en del orter med mer än 200 invånare som domineras av fritidshus (mer än hälften av fastigheterna inte är permanentbebodda).” (Statistiska Centralbyrån, 2008, sid. 5)

Eftersom gränsen för vad som räknas till tätort är satt till endast 200 invånare, kommer stora delar av Sveriges befolkning räknas som tätortsbor. Enligt statistik från 2005 som bygger på dessa definitioner bodde 3% av befolkningen i småorter och hela 84% i tätorter (Statistiska Centralbyrån, 2008). Intressant nog finns det inget samlat begrepp för de 13% av befolkningen som varken bor i småorter eller tätorter. Statistiska Centralbyrån har ingen egen definition av begrepp som glesbygd eller landsbygd, utan särskiljer endast på befolkning i tätorter och utanför tätort (Statistiska Centralbyrån, 2006).

Fokus för detta arbete ligger inte på själva definitionen av begreppet urban, utan i följande kapitel belyser jag istället några av de ideal som format vårt stadsbyggande och hur vår syn på staden förändrats genom tiderna.

### Olika stadsbyggnadsideal

Genom tiderna har det funnits olika syn på hur en idealisk stad bör byggas. Lynch skriver om detta i boken *A theory of good city form* (1981). De första städerna i China och Indien utvecklades enligt honom till ceremoniella centrum där utformningen förstärkte den rådande makten och religionen. Han kallar detta ideal för *the cosmic model*. Modellen strävar efter stabilitet och att återspegla en högre ordning:

”The cosmic model upholds the ideal of a crystalline city: stable and hierarchical – a magical microcosm in which each part is fused into a perfectly ordered whole.” (Lynch, 1981, sid. 81)

Denna modell har fått en stor spridning över världen genom tiderna och kan till exempel hittas både i Antikens idealstäder och i Barockens strikta stilideal som båda framhäver ordning och makt. Gemensamma formideal för städer som byggs upp enligt den kosmologiska modellen är bland annat:

”... the axial line of procession and approach; the encircling enclosure and its protected gates; the dominance of up versus down; or of big versus small; the sacred center; ... the regular grid for establishing a pervasive order; the device of organization by hierarchy; bilateral symmetry as an expression of polarity and dualism; landmarks at strategic points as a way of visibly controlling large territories...” (Lynch, 1981, sid. 78-79)

Nästa ideal, *the city as a machine*, har en del yttre likheter med den kosmologiska modellen. Städerna byggs här enligt Lynch (1981) också upp av i huvudsak regelbundna raka strukturer, men huvudfokus ligger på det praktiska och funktionella. Många av modernismens tankar kring funktionsseparering och standardisering ger sig här till känna. Enligt den här modellen är staden uppbyggd av ändamålsenliga delar som kan kombineras på olika sätt och som tillsammans bygger upp en maskin som rör sig framåt längs en på förhand uträknad väg. Det finns ingen magi eller högre makt bakom som styr, utan maskinen är rätt och slätt endast summan av sina delar. Lynch menar att denna modell även idag utgör grunden till mycket av vår stadsplanering:

”In less sweeping terms, the machine model lies at the root of most of our current ways of dealing with cities: our practices of land subdivision, traffic engineering, utilities, health and building codes, zoning. The motives articulated are those of equity of allocation, good access, broad choice, smooth technical function, productive efficiency, material well-being, physical health... (Lynch, 1981, sid. 86)

Den tredje och sista modellen som Lynch (1981) beskriver är staden som en *organism*. Denna modell föddes som en reaktion mot Industrialismen under 1800-talet. Liknelsen med en organism framhävs genom att staden byggs upp av olika delar som samverkar i ett komplext system och som tillsammans utgör en dynamisk helhet. Staden ges även egenskaper som man normalt finner hos organismer; den kan växa, genomgå livscyklar och till och med bli sjuk. De formideal som är knutna till staden som organism är enligt Lynch:

”Certain physical forms are match to these ideas: radial patterns, bounded units; greenbelts; focused centers; romantic, antigeometrical layouts; irregularly curving; “organic” shapes; “natural” materials (that means either traditional materials, or once close to their unprocessed state); moderate- to low-density housing, visible proximity to earth, plants, and animals; plentiful open space. The tree is the admired model, rather than the machine.” (Lynch, 1981, sid. 94)

Modellen har som vi kan se ärvt många av de romantiska formideal som vi sett i den engelska landskapsparken med sina tydliga pastorala inslag. Lynch menar även att; “There is a strong nostalgia for the rural countryside and the small community of the past.” (Lynch, 1981, sid. 94)

Jag vill utifrån detta påstå att formidealet av den kosmologiska och den maskinella staden har en urban prägel som till stora delar utgör motsatsen till det ruralt inspirerade formspråket vi hittar i organismmodellen. Men alla dessa tre ideal har tillsammans på olika sätt format de städer vi ser idag. De flesta svenska städer som växt fram från medeltiden har sitt ursprung i rurala strukturer, men många städer har även påverkats av militära, religiösa eller representativa verksamheter (Reiter, 2004). Här kommer den kosmologiska stadsmodellen fram med en manifestering av makt i monumentala byggnader och strukturer (figur 10).

Figur 10. Domkyrkan i Lund utgör ett tydligt exempel på hur kyrkan använt den kosmologiska modellens för att manifestera makt.



Urbaniseringen skedde snabbt i Sverige och inflyttningen till städerna ledde i början av 1900-talet till låg levnadsstandard och trängsel. Motreaktionerna mot den täta urbana kvartersstaden var stark och framväxten av ruralt inspirerade strukturer (figur 11-12) som egnahemrörelsen, koloniträdgårdar och grannskapsenheter tog fart (Reiter, 2004). Här finns en tydlig koppling till idén om staden som en organism.

Figur 11. Kolonilottsområde i Arlöv utanför Malmö. Kolonilottsstugan är i sig en symbol för drömmen om ett boende på landet.



Figur 12. Denna grannskapsenhet vid Erikslust i Malmö är ett exempel på en ruralt inspirerad stadsbebyggelse.



Bilens intåg på 1950-talet har därefter haft en avgörande påverkan på stadsbygandet. Bilen möjliggjorde en större individuell rörelsefrihet med utglesning och funktionsseparering som resultat (Sieverts, 2003). Villaförorter, miljonprogrammets höghus och externa köpcentrum såg dagens ljus (figur 13-14). Staden som en effektiv välsnord maskin blev idealet.

Figur 13. Miljonprogramsområde från 1960-talet i Arlöv bygger på den maskinella stadsmodellens effektivitet.



Figur 14. Externt köpcentrum i Arlöv som byggts upp kring bilen som transportmedel.





På 1970-talet kom sedan nästa motreaktion. Miljöförstöring uppmärksammades och grönavågenrörelsen tog fart. Återigen är det staden som den ekologiska och välfungerande organismen som blir idealet.

Utifrån denna korta och delvis förenklade tillbakablick kan vi se att stadsbyggnaderna har påverkats av olika ideal genom historien och att både urbana och rurala ideal har format våra städer. Diskussionen kring dessa ideal är högst relevant och levande även i dagens samhälle. Det dominerande stadsbyggnadsidealet idag är den täta staden. 2008 gav Sveriges arkitekter ut skriften *Hållbar stadsutveckling* där förtätning är ett av de främsta ledorden för framtidens stadsplanering (Ullstad, 2008). I denna skrift förespråkar man en hög densitet som leder till effektivt energiutnyttjande i form av markanvändning och ett minskat transportbehov. En blandning av funktioner, verksamheter och upplåtelseformer ska ge upphov till en mångfald och ökad tillgänglighet. Bilismen lyfts här upp som ett av stadens största miljöproblem och bidrar till utvecklingen av en ohållbar gles stadsstruktur.

Den tyske arkitekten och stadsplaneraren Sieverts ifrågasätter däremot vurmendet för den täta stadskärnan som ideal (Sieverts, 2003). Som vi redan sett ledde överbefolkningen i europeiska städer under 1800- och början av 1900-talet till både dåliga boendemiljöer och arbetsförhållanden i mörka trånga kvarter. Sieverts menar att uppfattningen om den täta välfungerade 1800-tals staden är missvisande. Han hävdar att denna täthet till stora delar byggde på att människors rörlighet var begränsad. Trångboddheten tvingade ut människor på gatorna och till offentliga platser där de sociala aktiviteterna tog plats. På grund av bilen har de flesta idag nästintill obegränsad rörelsefrihet. Många av de aktiviteter som tidigare tog plats på gator och torg finns det nu utrymme för inom hemmets privata ramar. Andra sociala aktiviteter har på grund av funktionsseparering även spridits ut till de externa köpcentrens stora gallerior och arbetsplatsernas öppna kontorslandskap. Sieverts menar därför att den täta staden inte längre fungerar som modell eftersom sociala, kommersiella, kulturella och politiska parametrar har ändrats. Men han hävdar att nostalgin för den gamla stadskärnan hindrar oss från att se denna förändring (figur 15).

Figur 15. Gamla stan i Stockholm. Den medeltida täta staden ses idag som idealet för framtidens hållbara stadsplanering.



## Staden som förebild eller mardröm?

“Throughout the ages there have been observers who have believed that the city life is inherently beneficial or, at least, contained the conditions for human fulfillment. Equally, there have always been those who believe that the city offers a hostile environment for human life and, quite often, one that imposes severe costs on its residents.” (Gold & Revill, 2004, sid. 181)

Den här polariserade debatten mellan för- och motståndare till staden som livsmiljö är intressant att titta närmre på. Staden sedd som den naturliga levnadsplatsen för människor har sitt ursprung i antiken. Gold och Revill skriver:

“For the philosophers of ancient Greece, the city-state represented the epitome of civilization: indeed the Greeks ‘never produced a political formula which was not deeply rooted in the concept of the *polis*, the politically autonomous city’... Plato, for instance, argued that the city constituted the highest expression of human activity... Aristotle argued that the polis was natural and that nature intended human beings to live in the city.” (Gold & Revill, 2004, sid. 182)

Staden hade följaktligen under den här tiden en upphöjd kulturell status, vilket även lever kvar i dagens samhälle. Ordet urban har flera betydelser: storstadsmässig, världsvan och belevad (Prismas svenska ordbok, 2003). I detta sammanhang är det givetvis betydelsen av stadsmässighet som står i fokus, men det är intressant att notera att ordet i sig även har en positiv kulturell innebörd, i likhet med beskrivningen av ordet *polis* ovan. Ett annat ord som har stark koppling till urban är ordet central och centrum som också har en positiv betydelse:

“The term ‘central’ extends beyond a merely geometrical meaning, to function as an alternative expression for significant, important and powerful.” (Sieverts, 2003, sid. 25)

Det är här, i centrum av staden, som man finner det viktiga och betydelsefulla (figur 16). Det är som bekant i centrum av städer som en stor del av den demokratiska och ekonomiska makten rent fysiskt finns med en koncentration av statliga och kommunala institutioner samt många finansiella aktörer. Men denna bild av maktcentrum förstärks även av de fysiska element som bygger upp staden:

”In cities, buildings, statuary, memorials, street design, provision of open spaces and skylines all provide convenient media by which the rich and powerful can express ideas about themselves and their status within the society”. (Gold & Revill, 2004, sid. 213)

Figur 16. Det kungliga slottet i Stockholm manifesterar huvudstaden som anrikt maktcentrum.



Staden utgör därför både ett fysiskt och symboliskt maktcentrum som speglar de ideal som präglat olika tidsepoker. I Bibeln, framförallt i det Gamla Testamentet, framgår dock en annan syn på staden som en plats för syndfullt leverne och missär (Gold & Revill, 2004). Ett av de tydligaste exemplen på beskrivningar av staden som dålig och ohållbar är enligt Gold och Revill Dickens skildringar av London under 1800-talet:

”LONDON. Michaelmas Term lately over and the Lord Chancellor sitting in Lincoln’s Inn Hall. Implacable November weather. As much mud in the streets, as if the water had but newly retired from the face of the earth, and it would not be wonderful to meet Megalosaurus, forty feet long or so, waddling like an elephantine lizard up Holborn Hill. Smoke lowering down from chimney-pots, making a soft black drizzle, with flakes of soot in it as big as fullgrown snow-flakes – gone in to mourning, one might imagine, for the death of the sun. Dogs, undistinguishable in mire. Horses, scarcely better; splashed to their very blinkers. Foot passengers, jostling one another’s umbrellas, in a general infection of ill-temper, and losing their foot-hold at streetcorners, where tens of thousands of other foot passengers have been slipping and sliding since the day broke (if the day ever broke), adding new deposits to the crust upon crust of mud, sticking at those points tenaciously to the pavement, and accumulating at compound interest. Fog everywhere. Fog up the river, where it flows among green aits and meadows; fog down the river, where it rolls defiled among the tiers of shipping, and the waterside pollutions of a great (and dirty) city.”  
(Dickens, 1852, sid. 1)

Staden har under olika tidsperioder blivit förknippad med allt från epidemier och missär till industrialisering och masskonsumtion. Staden har då ofta stått för motsatsen till det goda gudsnära och rena livet på landet. Swaffield och Fairweather beskriver här motsatsförhållandet mellan stad och land:

“There are a number of dimensions to this separation of town and country: a celebration of rural peace as opposed to urban noise and activity; of relaxation and pleasure in the countryside against the need for work in the town; of the social stability and harmony of rural life in contrast to the political uncertainty of the

city; of material wealth and comfort in a rural country house instead of financial risk in the city; and of the honest simplicity of rural dwellers, compared to the sophisticated but perhaps morally suspect manners of urbanities.” (Swaffield & Fairweather, 1997, sid. 112-113)

Polariseringen mellan stad och land blir här mycket tydlig. Men genom alla tider har det alltid funnits människor som likt de grekiska filosoferna hyllat staden för dess byggnadsverk, konst, kultur, vitala ekonomi och diversitet. Staden som ideal är även något som länge använts i marknadsföringssyfte och som under senare hälften av 1900-talet kraftigt ökat. Gold och Revill (2004) skriver att konkurrensen mellan olika städer och regioner om viktiga investeringar kraftigt ökade som en följd av den ekonomiska tillbakagången under 1970-talet. Städer och regioner började använda marknadsföring likt privata företag för att locka investerare på den öppna marknaden. 1977 lanserades till exempel *I love New York* tröjan som än idag är en stark symbol för staden New York och som även plagierats av andra städer runt om i världen (Gold & Revill, 2004). Jag har uppmärksammat att denna marknadsföringsteknik även används flitigt i Sverige där varje liten kommun och tätort har sin egen säljande slogan för att lyfta fram dess specifika kvalitéer. Staden som symbol för ett varierat boende, kulturellt center, historisk mittpunkt eller näringslivsmecka säljer. Men i dagens samhälle är det inte lätt att sticka ut ur mängden och det man väljer att visa upp riskerar att ge en snedvriden och allt för förenklad bild av verkligheten. Det är inte lätt att i grunden förändra bilden av en stad, men det finns de som lyckats. Malmö är ett tydligt exempel på hur bilden av en sliten industristad i kris under 1970-talet har förändras till en kunskapsstad mitt i den expansiva Öresundsregionen, från mardröm till förebild på 40 år.

Men hur ser då framtidens stadsideal ut? Gold och Revill (2004) beskriver två motsatta framtidsscenarier, *utopia* och *dysutopia*. Kommer utvecklingen gå mot den dystra, förorenade och kaotiska verkligheten beskriven i sciencefiction litteraturen, eller är det utopin om den vackra, gröna, hållbara staden som utgör framtiden? Jag kommer inte gå vidare och diskutera dessa frågor i detta arbete, men man kan i alla fall konstatera att dualism mellan rurala och urbana ideal troligtvis även i fortsättningen kommer att forma utvecklingen.

## Gränslandet mellan stad och land

### Inledning

Eftersom det inte finns någon enhetlig definitionen för varken rural eller urban kan man fråga sig om det är relevant att göra en så strikt uppdelning mellan dem. Men trots begreppsförvirringen har vi sett att de båda har tydliga och i många avseenden motstående attribut. Å ena sidan den idealiserade bilden av det enkla, pittoreska, naturnära livet på landet som är statiskt och oföränderligt. Å andra sidan staden som utgör symbolen för kulturens och civilisationens komplexa och mångfacetterade centrum, men även ohållbar konsumtion och ett ohälsosamt leverne. Men artikelförfattarna Meeus och Gulinck konstaterar att verkligheten inte är så enkel som den verkar:

“The use of criteria and thresholds to define “urban” and “rural” creates apparent clarity, but is at odds with the lack of a fundamental definition of what is precisely urban and what is rural... The urban–rural divide has become a misleading metaphor that oversimplifies and even distorts the realities”. (Meeus & Gulinck, 2008, sid. 11).

I detta avsnitt kommer jag att belysa det komplexa mötet mellan stad och land.

### Övergången mellan stad och land

Vad är det som händer i övergången mellan stad och land och vilka olika karaktärer formar mötet mellan dem? Jag har här utgått från en översiktlig indelning av fem kategorier som finns beskriven i uppsatsen *En plan för vägen och staden* (Borglund, Imberg & Ruben, 1996). I de centrala delarna ligger den *historiska stadskärnan*. Den kännetecknas av en liten skala, täthet och mångfald som utvecklats under lång tid. *Innerstaden* som utvecklades i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet bygger vidare på samma traditionella stadsstruktur, men har en luftigare uppbyggnad med grönytor och parker. *Ytterstaden* som kom till under 1940- och 50-talen öppnades upp ytterligare och har en mer självständig struktur. Ljus, service och standard var viktiga principer. *Förorten* byggdes upp under 1960- och 70-talen efter bilens intåg och kunde därför lokaliseras långt utanför den befintliga ytterstaden. Förorten har en svag relation till övriga delar av staden och är i stort självförsörjande. *Ytterområden* är den sista kategorin och benämner de områden som uppstått mellan staden och förorten. Dessa områden

har oftast utvecklats som fristående projekt utan helhetstänk, vilket gett upphov till den diffusa struktur som ofta finns i stadens utkanter.

Följande bildsekvens visar exempel på dessa fem olika kategorier från Malmö med omnejd (figur 17-21). Det är någonstans i denna övergång som det peri-urbana landskapet tar vid. Sieverts (2003) skriver om det peri-urbana landskapet i boken *Cities Without Cities – an interpretation of the Zwischenstadt*. *Zwischenstadt* är hans benämning på det peri-urbana landskapet och han skriver:

“This Zwischenstadt, which is neither city nor landscape, but which has characteristics of both, neither has a suitable name nor is it concrete. Despite the fact that it has no name, it can be found all over the world.” (Sieverts, 2003, sid. 3)

Figur 17. Den historiska stadskärnan Lilla Torg i Malmö.





Sieverts definierar Zwischenstadt som mellanrummet mellan den historiska stadskärnan och den öppna landsbygden. Men jag vill hävda att det är nästintill omöjligt att dra den exakta gränsen för det peri-urbana landskapet. Utifrån den tidigare diskussionen om det rurala landskapet kan man dra slutsatsen att det som vid en första anblick tycks vara ruralt, i verkligheten kan ha en stark koppling

Figur 18. Innerstaden vid Kungsgatan i Malmö.



Figur 19. Ytterstaden i närheten av Pildamsparken i Malmö.



till den urbana sektorn. Vi har även sett att städer under olika epoker byggts upp med tydliga rurala inslag. Därför menar jag att det peri-urbana landskapet består av stora delar av stadens glesare strukturer och att det sträcker sig långt utanför själva stadsgränsen tills dess att stadens ekonomiska påverkansområde slutar.

Figur 20. Förorten Arlov utanför Malmö.



Figur 21. Ytterområden som vuxit upp längs med väg 11 utanför Malmö.





## Ett diffust begrepp

Meeus och Gulinck (2008) har utifrån studier av 200 olika forskningsrapporter försökt kartlägga olika benämningar på landskapet mellan stad och land och de konstaterar att det finns en omfattande vokabulär. Det i sig visar på svårigheten i att klassificera detta begrepp. De har i alla fall utifrån sina studier lyckats identifiera de mest använda begreppen: *semi urban*, *peri urban*, *sprawl* och *fringe* (Meeus & Gulinck, 2008, sid. 7). Fokus för detta arbete ligger inte på definitionen av dessa olika begrepp, men en tydlig karaktär för det peri-urbana landskapet är just den komplexitet och begreppsförvirring som råder. För att ytterligare beskriva detta har jag valt att här redovisa den definition av *semi-urban area* som Meeus och Gulinck tagit fram utifrån sina studier:

“..., a landscape can be identified as a semi-urban area,

- when its land cover consists of a sufficient high degree, but not exclusively, of artificial land use with a mainly urban land cover that can be classified as sealed surface (transport infrastructure, buildings and other built-up urban fabric) and
- when its land cover also consists of a sufficient degree, but not exclusively, of green structures, possibly entirely or partly of artificial nature, that may accompany built-up structures or have a specific social or ecological function in an urban context, like parks, road verges, gardens and
- when it can be clearly measured that the land use is in some way dynamic, either because of a pressure from factors coming from other surrounding landscapes (population growth or movement, for example) or a pressure created by the land use itself (for example, more intense road infrastructure development because of a higher degree of commuting) and
- when it can also be proven, possibly by using a reference landscape, that the area of study is neither “pure” urban core (village, city, town), nor “pure” agricultural” land, nor “pure” natural area. In principle, if the triangular relationship between (a), (b) and (c) is clearly a fact, condition (d) is unnecessary.” (Meeus & Gulinck, 2008, sid. 23)

Denna definition skapar enligt min mening mer förvirring än tydlighet, men visar samtidigt på svårigheten att fastställa detta begrepp. Jag har i detta arbete inte valt att använda begreppet semi-urban, utan istället den mer vedertagna benäm-

ningen peri-urban för att inte ytterligare spä på den begreppsförvirring som redan råder. Peri-urban och semi-urban är utifrån Meeus och Gulincks studie i praktiken synonymer, men de menar att peri-urban har en tydligare koppling till och påverkan från en expansion av ett existerande centrum.

I boken *A Field Guide to Sprawl* har författaren Dolores Hayden samlat 51 vardagliga benämningar på byggda strukturer i det peri-urbana landskapet. Hon använder begreppet *sprawl* som ett samlingsnamn för att beskriva dessa områden:

“... many planners and environmentalists use a working definition of sprawl as a process of large-scale real estate development resulting in low-density, scattered, discontinuous car-depending construction, usually on the periphery of declining older suburbs and shrinking city centers.” (Hayden, 2004, sid. 8)

De byggda strukturer som Hayden illustrerar med flygfotografier i sin bok inkluderar många vitt skilda områden med olika funktioner. Jag har här försökt kategorisera några av dem exempel som Hayden tar upp för att därmed försöka skildra några av de vanligaste miljöerna man hittar i det peri-urbana landskapet:

- Olika typer av bostadsområden från rena slumområden till radhusområden för *Svenssons* och *Gated communities* för de välbärgade.
- Service och handelsområden med externa köpcentrum, vägkrogar, bensinmackar och hotell.
- Övergivna industri- och hamnområden.
- Byggarbetsplatser.
- Funktionsytor som trafikplatser, parkeringar, sopstationer och elcentraler.
- Bullervallar, staket och reklamskyltar.

Det är kanske inte så konstigt att det är svårt att beskriva och hitta en entydig definition på ett landskap som kan innehålla så många olika strukturer och funktioner. Här följer ett axplock av fotografier som jag valt ut på miljöer i det peri-urbana landskapet som inspirerats av Haydens skildringar av *sprawls*. Samtliga bilder (figur 22-26) är tagna i utkanterna av Malmö och i förorten Arlöv nordost om Malmö.

Figur 22. Radhusområden och flerfamiljshus är vanlig bebyggelse i städernas ytterområden. Olika stadsdelar i och omkring Malmö erbjuder tillsammans en mångfald av olika typer av boende, men respektive område är starkt segregerat från varandra.



Figur 23. Handelsområden och verksamheter kräver goda kommunikationer och etablerar sig därför gärna i närheten av större kommunikationsstråk i städernas ytterområden. Dessa områden är ofta väldigt splittrade och storskaliga med en struktur som bygger på bilen som transportmedel.



Figur 24. Övergivna industrier och nya byggarbetsplatser vittnar om den dynamik som präglar mötet mellan stad och land.



Figur 25. I utkanten av städer finns många funktionsytor som elcentraler och sopstationer. Dessa anläggningar är ofta skrymmande och sällan speciellt attraktiva, men fyller en viktig funktion som staden i sig är beroende av.



Figur 26. Bullervallar, reklamskyltar och extensiva trafikplatser splittrar städens ytterområden och gör dem svårorienterade, och svår-tillgängliga.



## Ett negativt begrepp

Enligt Sieverts saknar *Zwischenstadt* egen identitet, både för de som vistas där och politiskt. Den saknar stadskärnans och landsbygdens tydliga karaktär och är därför svår att särskilja (Sieverts, 2003). Själva begreppet i sig, peri-urban, tycker jag visar att fenomenet inte fått status som något eget, utan enbart ses som en form av urbanitet. Prefixet peri- kommer från *perifer* eller *periferi* som betyder ”omkrets”, ”ytterområde” eller något ”som ligger långt från centrum” (Prismas svenska ordbok, 2003). Periferi är alltså antonym med ordet *centrum*, som vi tidigare tagit upp och som bland annat betyder signifikant, viktigt och mäktigt. Perifer kan ju även betyda oväsentlig och marginell. Utifrån detta skulle begreppet *peri-urbant landskap* kunna översättas till: Ett oväsentligt landskap i stadens ytterområde.

Sieverts ger några andra exempel:

“Here we use, without careful observation, derogatory terms such as ‘suburban-sprawls’, ‘cancerous growth’, ‘over-development’, ‘consumption of landscape’ and ‘desert’.” (Sieverts, 2003, sid. 18)

Det finns många olika begrepp som används för att benämna mötet mellan stad och land och här blir det tydligt att många av dessa begrepp har en mer eller mindre negativ klang. Förklaringen till detta tror jag dels beror på att den struktur som byggts upp i stadens ytterområden anses som dålig och ohållbar. Denna glesa struktur står ju för motsatsen till den täta kvartersstaden som idag utgör normen. Det peri-urbana landskapet utgörs till stor del av en till synes oordnad struktur av olika fristående delar utan ett tydligt sammanhang. Strukturer som saknar tydliga gränser och centrum är svåra att förstå och uppskatta.

## Ruralt eller urbant?

“The categorical divide between rural and urban is a practical response to clarity in land use policy and tenure. It is deeply embedded in culture, in science, and in planning. Strictly spoken, this divide concept is a denial of a semi-urban or semi-rural state...” (Meeus & Gulinck, 2008, sid. 10)

Den strikta uppdelningen mellan begreppen urban och rural som Meeus och Gulinck nämner ovan, tar avstånd från alla landskap som inte tydligt lever upp

till dessa två kategorier. Även Mattias Qviström konstaterar detta:

”Då stad och land dessutom betraktas som två åtskilda enheter, två motpoler som inte kan förenas, blir stadens tillfälliga randområden inte heller särskilt värdefulla utan betraktas snarast som anomalier.” (Qviström, 2005, sid. 98)

Det som inte passar in i ramen anses således vara mindre värt. En tydlig karaktär för det peri-urbana landskapet är ju just mötet mellan urbana och rurala strukturer och den dragkamp och dynamik som pågår mellan dem. Ole Reiter (2004) sätter ord på detta genom att mynta begreppen tätbygd och glesort som komplement till de vanliga begreppen tätort och glesbygd. Han menar att man kan hitta både urbana och rurala strukturer på såväl landsbygden som i staden.

Det råder en obalans mellan urbana och rurala ideal i mötet mellan stad och land. Enligt Meeus och Gulinck (2008) anses halva världens befolkning bo i landskap med urban karaktär, men de hävdar att detta inte automatiskt betyder att halva världens befolkning bor i städer. De menar att mötet mellan stad och land ofta karakteriseras som någon form av urbanitet och att detta därför påverkar statistiken. Staden utgör här normen och landsbygden definieras oftast endast som avsaknad av urbanitet. Så är det även i Sverige. Vi har till exempel tidigare sett att Statistiska Centralbyrån inte har ett samlat begrepp för det som inte uppfyller kriterierna för tätort eller småort. Glesbygdsvverkets å sin sida definierar just landsbygd och glesbygd med hjälp av avståndet till en tätort. Det är följaktligen tätorten som står i fokus, inte landsbygden.

Även Qviström (2009) diskuterar denna obalans mellan rurala och urbana ideal. En tydlig karaktär för stadsranden är enligt honom uppfattningen om att den är en övergångsfas från en rural dåtid till en urban framtid. Han benämner detta som ett ”väntans landskap”, ett landskap som i sig saknar värde men på sikt kommer att förädlas och bli en del av staden. Men enligt hans studier (Qviström, 2005) är utvecklingen från ett ruralt landskap till ett urbant landskap inte en linjär process, utan ett dynamiskt förlopp där olika urbana och rurala strukturer ömsom växlar. Han påpekar att urbaniseringsprocesser ofta tar flera decennier att förverkliga och att många planerade projekt aldrig ens blir av. Samtidigt övergivs

andra områden i staden och lämnas över till naturens vård, vilket istället ger upphov till en ruralisering. Dessa två processer, ruralisering och urbanisering pågår därför parallellt. Han skriver:

”... stadsranden är inte bara perifer i förhållande till stadens centrum, utan även i förhållande till idealbilden av landsbygden – det är ett område som definieras som *ännu inte stad* och *inte längre land*.” (Qviström, 2005, sid. 98)

Dessa icke-platser, som alltså definieras utifrån vad de inte är, faller utanför ramar. Men Saltzman (2009) skriver att det peri-urbana landskapet inte bara är ett möte mellan stad och land utan också mellan natur och kultur samt privat och offentligt. Det är ett gränsland som å ena sidan uppfattas som identitetslöst och innehållslöst, men å andra sidan saknar begränsningar och därför kan ge upphov till kreativitet och nyskapande utanför de strikta ramar som staden och landsbygden erbjuder.

Det peri-urbana landskapet är ett landskap där det fysiska mötet mellan stad och land sker, men här möts även de intressen som är kopplade till rurala och urbana verksamheter. Jordbruk, skogsbruk, energiproduktion och effektiva transporter ska samlokaliseras i ett landskap med en attraktiv boendemiljö och rekreativa funktioner som friluftsliv, golfanläggningar och hästgårdar med mera. På Boverket uppmärksammar man att konflikterna mellan olika intressen ökar och konstaterar samtidigt att denna utveckling leder till att gränsen mellan stad och land suddas ut:

”Ännu behandlas landsbygden ofta utifrån stadens perspektiv. Landskapet som vistelsemiljö, landskapsbildsskyddet och omsorgen om naturskydd är det som står i fokus i den fysiska planeringen. Samtidigt med ett stort intresse för landskapets *utseende* har intresset för de näringar och verksamheter som ska konkurrera om marken utanför tätorterna varit ljust.... Idag märker vi dock att markkonflikterna på landsbygden hårdnar i takt med att de areella näringarna förändras och rationaliseras, energiproduktion blir mer arealkrävande, landsbygden börjar återbefolkas av människor med i huvudsak en urban livsstil och miljöintresset får allt fler stadsbor att söka sig ut på landsbygden för rekreation. Samtidigt finns

behovet av nya exploateringsområden kvar runt många tätorter. Gränsen mellan stad och land är inte längre så tydlig.” (Boverket, 2008, sid. 3)

Olika ekonomiska intressen men också människor med olika perspektiv och utgångs-punkter ska samsas i detta landskap. Stadsbornas förväntningar och livsstil har fått ett stort inflytande över det peri-urbana landskapet. Swaffield och Fariweather (1998) lyfter fram att stadsbornas utflyttning till landet har påverkat såväl existerande markanvändning, markpriser, service och sociala strukturer. De menar därför att stadsbornas förväntningar och bild av landsbygden måste tas med i beräkningarna vid planering av utvecklingen i det peri-urbana landskapet.

Så hur ska vi då förhålla oss till utvecklingen av det peri-urbana landskapet, detta icke-landskap? Är det ett hot eller en möjlighet? Eller som Rowe uttrycker det i boken *Making a middle landscape*:

“The question remains, however, as to how we should value the suburban metropolitan transformation of traditional categories like city and country. Is it a state of affairs that we should view with alarm, or should we see it as simply another progressive turn of human events?” (Rowe, 1991, sid. 35)

Sieverts (2003) jämför the *Zwischenstadt* med en skärgård vars bebyggda öar omges och binds samman av ett öppet landskap med stor kreativ potential. Han menar att man kan se detta landskap som något modernt och decentraliserat med en mångfald som bättre speglar vårt demokratiska samhälle än en fokusering och centralisering av makt och strukturer till en enda stadskärna.

### Det peri-urbana idealet

Ytterområden till städer är i många länder populärare inflyttningsområden än de centrala delarna (Sieverts, 2003). I USA började byggbolag marknadsföra förortsboende i början av 1900-talet. Argument som fördes fram då var bland annat närheten till naturen:

”If the town divorced people from their natural surroundings, the suburb could be constructed as offering a compromise, blending green surroundings and rural

tranquility with the necessary contacts with the city.”  
(Gold & Revill, 2004, sid. 200)

Potentiella köpare lovades även i marknadsföringen ett hälsosammare, tryggare, modernt boende med hög status (Gold & Revill, 2004). Än idag hörs liknande argument bland dem som söker ett boende i det peri-urbana landskapet:

”De söker ett boende som ger en god livsmiljö, nära naturen, med större utrymme, social delaktighet men också ett billigare boende än i staden. I Skåne ser länsstyrelsen en kraftig ökning av bostadsjordbruken, där jordbruket inte är till för försörjningen, utan ses som en del av livskvalitén.” (Bucht, 2004, sid. 199)

I USA har utvecklingen gått så långt så att stadskärnan blivit beroende av ytterområdena (Sieverts, 2003). De centrala delarna utarmas och uppkomsten av *Donut Cities* med en död stadskärna i mitten har blivit verklighet i till exempel Cincinnati (Davenport, 2003). Den tyske diktaren Kurt Tucholsky har skrivit en romantiserad dikt om det stadsnära boendet där man kan ta del av det bästa från två världar. Det är detta som är det peri-urbana idealet:

*ja, das möchte:  
Eine Villa im Grünen mit großer Terrasse,  
vorn die Ostsee, hinten die Friedrichstraße;  
mit schöner Aussicht, ländlich-mondän,  
vom Badezimmer ist die Zugspitze zu sehn  
aber abends zum Kino hast du's nicht weit.*  
(Youtube)

Dikten handlar om drömmen om att bo i en stor villa med terrass och vacker utsikt över landsbygden vid Östersjöns strand, samtidigt som man kan se de bayerska Alperna från badrumsfönstret och gå på bio på Friedrichstraße i Berlin på kvällen. Det handlar med andra ord om det ideala boendet i det peri-urbana landskapet, där stad och land möts.

## Slutsats

Den pastoral bild av landsbygden har en stark historisk förankring och har genom tiderna förmedlats genom litteratur, konst och musik. Idag cementeras denna bild ytterligare av genomslagskraftig media. Bristen hos dagens stadsbor på personlig anknytning till landsbygden och en strävan efter att bevara bilden av vår svenska identitet har gett oss en förenklad och statisk syn på landsbygden. Denna bild hindrar oss från att se den utveckling som sker och de förändringar som redan skett av vårt svenska kulturlandskap.

Inställningen till staden som livsmiljö har svängt kraftigt genom tiderna; från kulturens och demokratins centrum till misärens och de förslagnas hemvist. Olika stadsbyggnadsideal har också genom tiderna format stadsbyggandet och resulterat i både urbana och rurala strukturer. Idag är det den täta staden som utgör idealet och formar våra städer.

Utifrån diskussionerna i detta kapitel kan vi konstatera att det finns en romantiserad bild av såväl landsbygden som staden och att dessa olika ideal i många fall utgör varandras motsats. Men gränserna mellan stad och land håller på att lösas upp och många söker efter ett boende där dessa ideal går att förena. Samtidigt är mötet mellan stad och land komplext och svårdefinierat. Det är ett landskap som inte passar in i våra schabloner över stad och land vilket gör det svårbegripligt och diffust. I detta landskap uppstår ofta konflikter mellan rurala och urbana intressen, men också nya möjligheter. Olika aktiviteter, funktioner och strukturer samspelar i städernas utkanter och visar på den dynamik som finns här.

För att koppla den här diskussionen till en mer konkret verklighet kommer jag nu att titta närmare på mötet mellan stad och land utifrån ett vägperspektiv. I nästa kapitel följer en redogörelse för de urbana och rurala ideal som finns i vår vägmiljö, gatan och vägen, samt vad som sker i mötet mellan dem.



# VÄGMILJÖER I RURALA, URBANA OCH PERI-URBANA LANDSKAP

I det här kapitlet redogör jag för hur rurala och urbana ideal ligger till grund för utformningen av vägar och gator och hur dessa ideal påverkar utformningen av vägmiljöer i det peri-urbana landskapet.

Figur 27. Väg 70 genom skogsbygden i Dalarna utanför Rättvik.



Figur 28. Södra Förstadsgatan i Malmö.





## Vägar, gator och ?

### Inledning

”Vägarna är vid sidan av städerna de största mänskliga byggnadsverken på jorden. De har ofta mycket lång varaktighet. Bara drygt 10% av vägnätet har tillkommit efter andra världskriget... Via Appia i Rom har använts i 2000 år och det finns vägar i Sverige som är 1000 år gamla.” (Bucht, Pålstam & Wingren, 1996, sid. 13)

Vägar är ett kulturarv som ska förvaltas och utvecklas över lång tid. De vägar som vi bygger idag ska fungera även i en avlägsen framtid. Men det peri-urbana landskapet är ett landskap i förändring och långsiktighet står inte alltid i fokus vid gestaltningen.

Vägar är även en av de mest centrala komponenterna i samhällsutvecklingen och lägger grunden till framtida förändringar. En stor del av samhällsutvecklingen sker i det peri-urbana landskapet. Vägar har en central roll i dessa landskap och utgör ryggraden i den struktur som byggs upp och ska förvaltas över lång tid. I följande kapitel diskuterar jag vägens roll i denna samhällsutveckling och de ideal som formar våra vägar och gator. Men först kommer här en översiktlig redogörelse av vägens betydelse för upplevelsen av det omgivande landskapet.

### Upplevelsen av vägen och landskapet

Appleyard, Lunch och Myer beskriver i sin klassiska bok från 1964 *The view from the road* viktiga faktorer som styr trafikantens upplevelse av att färdas längs med motorvägar. De ger i denna bok även förslag på tekniker som kan användas för att designa vägar utifrån trafikantens upplevelse. De menar att vägar hyser en dold potential som vi som designers borde utnyttja bättre:

”The view from the road can be a dramatic play of space and motion, of light and texture, all on a new scale. These long sequences could make our vast metropolitan areas comprehensible: the driver would see how the city is organized, what it symbolizes, how the people use it, how it relates to him. To our way of thinking, the highway is the great neglected opportunity in city design.” (Appleyard, Lunch & Myer, 1964, sid. 3)

Vi färdas längs med vägar dagligen och upplever då vår omvärld. Vår uppfat-

tning och känsla av landskapet styrs därför till stor del av vår upplevelse längs med vägens sträckning. Vägen är därför inte bara ett viktigt element för samhällsutvecklingen, utan också central för upplevelsen av det omgivande landskapet. Bucht, Pålstam och Wingren (1996) använder sig av begreppet *landskapsupplevelse* för att beskriva ”individens upplevelse (med alla sinnen och erfarenheter) av vägen och landskapet, sett ur två perspektiv, trafikantens (den som befinner sig i rörelse på vägen) och den som befinner sig vid sidan om vägen.” (sid. 37). Upplevelsen av vägen och landskapet från trafikantens synvinkel, *trafikantupplevelsen*, är enligt dem en central aspekt att ta hänsyn till i vägplaneringsprocessen. De delar upp trafikantupplevelsen i två delar; *resekomfort* och *reseupplevelse*. Resekomforten utgörs främst av själva utformningen av vägen där framkomlighet/tillgänglighet, trygghet/säkerhet och service är viktiga parametrar. Centralt för reseupplevelse är i stället kontakten med det omgivande landskapet där aspekter som förståelse/identitet, orienterbarhet och variation/rytm står i fokus. Både resekomforten och reseupplevelsen påverkar vår uppfattning av vägen och den bild vi får av det omgivande landskapet. Det handlar enligt Bucht, Pålstam och Wingren om att få en förståelse för varför landskapet ser ut som det gör och hur olika sekvenser av händelser och objekt formar en varierande och intressväxlande rytm längs med vägen. Genom att visa upp karakteristiska och identitetskapande element för trafikanten skapar man mening och sammanhang och hjälper trafikanten att lokalisera sig i det omgivande landskapet.

Trafikantens upplevelse av vägen skiljer sig i många hänseenden från den som statistiskt betraktar vägen utifrån. Upplevelsen för trafikanten inbegriper en rörelse som påverkas såväl av riktning som av hastighet. Bucht, Pålstam och Wingren (1996) beskriver hur fokuseringspunkten och det perifera seendet samt uppfattningen av detaljer minskar vid höga hastigheter. De trafikanter som färdas i lägre hastigheter som till exempel cyklisterna hinner dock precis som åskådaren som betraktar vägen utifrån att uppfatta fler detaljer. Trafikanten är också mer eller mindre avskärmad från omvärlden beroende på vilket fordon han/hon färdas i. Detta gör att vissa sinnesintryck som lukt, hörsel och känsel försvagas vilket också påverkar upplevelsen. Cyklisterna och fotgängarna upplever därför vägen på ett helt annat sätt än en avskärmad bilförare i hög hastighet. Men det är inte bara de fysiska förutsättningarna som påverkar vår reseupplevelse:

”Upplevelsen består inte enbart av det visuella intrycket. Synintrycket triggas också igång av alla våra kunskaper och erfarenheter om landskapet vi passerar, till exempel historia, ljud och dofter. Vi kan utifrån våra erfarenheter associera till omgivningens karaktärer och minnas liknande platser.”  
(Cronholm, 2009, sid. 10)

Vår bakgrund, våra förväntningar och vår relation till den plats vi färdas genom påverkar också vår reseupplevelse (figur 29). De bakomliggande urbana, rurala och peri-urbana ideal som vi tidigare diskuterat påverkar vår uppfattning och upplevelse av det landskap vi färdas genom.

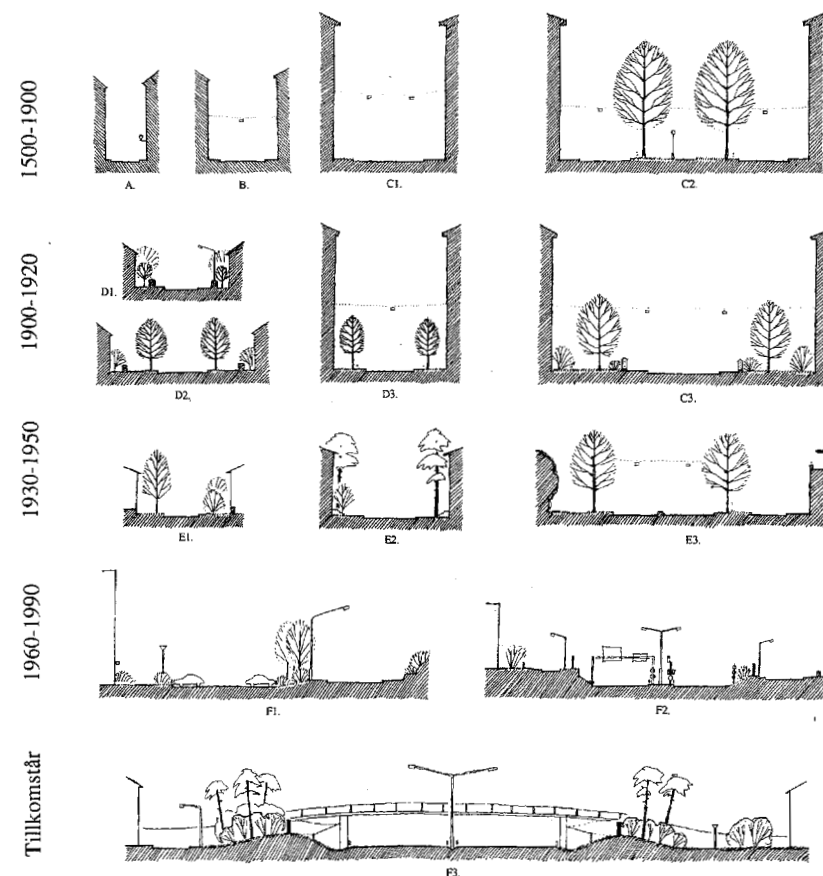
Figur 29. Rondell i Rättvik. Mannen som rastar sin hund, semesterfirarna i husbilen och damen som cyklar på övergångsstället upplever vägmiljön och trafiken på olika sätt. De färdas i olika hastigheter och är mer eller mindre avskärmade från olika sinnesintryck. Men de tre olika trafikanterna har inte bara fysiskt olika förutsättningar för att uppleva sin omgivning, utan antagligen även helt olika referenser och förväntningar som påverkar deras upplevelse.



## Urbana och rurala ideal i vägarkitektur

Vi har tidigare sett hur urbana och rurala strukturer format olika stadsbyggnads-ideal och ska nu titta närmare på hur vägarkitekturen påverkats av dessa olika formspråk. Forshed och Melin (1996) beskriver utvecklingen av vägmiljöer i Sverige som tydligt visar på hur vägrummet blivit mer och mer storskaligt och utsträckt. Jag redovisar här nedan deras sammanställning över utvecklingen (figur 30).

Figur 30. Medeltidens trånga gränder följdes i början av 1900-talet av luftiga gröna alléer. Efter bilens intåg från mitten av 1900-talet började vidsträckt trafikleder byggas.



Rowe (1991) skildrar utvecklingen av vägsystemet i USA på ett liknande sätt. Utvecklingen av vägnätet i såväl USA som Tyskland och Italien kom igång på allvar efter första världskriget. Fokus skiftade då från landsbygdens och landsvägens by-till-by-perspektiv, till urbana och regionala vägsystem. Rowe beskriver hur det under 1930-talet fanns en stor tilltro till att teknisk utveckling automatiskt skulle leda till sociala framsteg. Bilen blev symbolen för frihet och individualism och det sågs som en demokratisk rättighet att själv kunna tas sig dit man ville.

“From its introduction at the end of last century, the automobile quickly won the hearts and minds of most Americans and dramatically changed metropolitan transportation”. (Rowe, 1991, sid. 183)

Rowe beskriver hur en generell separering mellan olika trafikslag började utvecklas för att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten. Separata filer och planskilda korsningar byggde upp allt mer storskaliga vägmiljöer. Nya gatumönster utvecklades också i städerna med en tydligare hierarki mellan återvändsgator, lokalgator, huvudgator och genomfartsleder. Man genomförde även en standardisering av vägbredden för säkrare, ljusare och luftigare kvarter. Rowe skriver att en föregångare till denna utveckling var de amerikanska *parkways* som började utvecklas redan i slutet av 1800-talet (figur 31). Vägen drogs då fram genom ett parksystem utformat efter engelsk landskapsparkstradition i linje med de naturliga förutsättningarna. Att färdas i bil sågs inte bara som ett transportmedel utan också som en form av rekreation.

“... prominent planners believed that parkways may become the framework for a new town-and-country community...” (Rowe, 1991, sid. 186)

Vi kan här se tydliga inslag av rurala ideal i stadsplanering. Ett annat inslag av rural karaktär kan även skönjas i att gatunätet började anpassas efter landskapets former. Rowe beskriver hur förorterna byggdes upp kring organiskt krökta vägar som bröt mot det strikta urbana rutnätsmönstret som lagt grunden till de flesta amerikanska städer. Men samtidigt växte behovet av fler, större och funktionella vägar för att möta efterfrågan om ett boende i den pastoral förorten. Förbifartsleder, ringvägar och stora genomfartsleder utvecklades. Naturliga hinder

sprängdes bort för att bereda väg åt raka urbana och funktionella vägar. Till och med vägplanteringarna hade en primär praktisk funktion av att hindra snödriv och medföra låga skötselinsatser. Men under 1980-talet kom enligt Rowe reaktionerna mot en alltför rigid standardisering och trafikseparering. Nu stod den lilla rurala byn åter som ideal för utformningen där social interaktion och multifunktionalitet blev ledorden. Detta resulterade i ett mindre hierarkiskt gatunät som gynnade blandad trafik.

Idealen som format våra gator och vägar har alltså mycket gemensamt med de stadsbyggnadsideal som format våra städer. Detta är i sig inte speciellt förvånande eftersom vägen är en del av staden och utgör ett av våra viktigaste stadsbyggnadselement.

Figur 31. Parkway som förr användes av biltrafik i Central Park, New York. Idag är det fotgängare och cyklister som intar vägbanan.



## Begreppen väg och gata

Det finns ett flertal olika lagstiftningar som definierar begreppen väg och gata på olika sätt. I Väglagen (SFS 1971:948) skiljer man inte på begreppen. Gator utgör här en del av begreppet väg och trafikreglerna tillämpas likvärdigt oavsett benämning. I Plan-och bygglagen (SFS 2010:900) finns det dock en uppdelning mellan vad som räknas som gata och vad som klassas som väg som bygger på att en gata endast får kallas för gata om kommunen har det juridiska ansvaret.

Förutom de juridiska termerna i lagtexterna finns det en stor begreppsflora som beskriver gator och vägar. Nilsson och Wingren (1997) sammanfattar den spridda terminologin i skriften *Ord på vägen – en utredning om begrepp för vägen i staden*. De redogör för att många begrepp tar utgångspunkt i gatans/vägens funktion som lokalgata, huvudgata, infartsled, genomfartsled, förbifart och ringled. Andra begrepp som de tar upp avser att benämna vägens standard med en indelning som kopplas till dess referenshastighet och/eller vägbredd, som till exempel gårds-gata, motortrafikled och motorväg. Ytterligare begrepp som behandlas i skriften avser att beskriva vägens eller gatans rumsliga utformning och omgivningar. I definitionen av de olika begreppen gata och väg som här följer är det just den rumsliga karaktären som beskrivs:

”Gaturummet kännetecknas av att gatan står i nära förhållande till bebyggelsen, som vanligen ligger längs en fast byggnadslinje. Plank och staket, täta häckar och träd bildar väggar och ibland också tak i gaturummet. Ett typiskt gaturum är symmetriskt uppbyggt och består av körbana, kantsten eller rännsten med sluten dränering, trottoar och bebyggelse.” (Nilsson & Wingren, 1997, sid. 13)

”Vägen är mindre avhängig av bebyggelsens utformning och placering. Vägen har mindre betydelse som rumsskapande element, bebyggelsen är ofta friliggande och på varierat avstånd från vägen. Ett karakteristiskt vägrum består av körbana utan kantsten, dike med öppen dränering och terrängformer samt undantagsvis en ensidig gång- och cykelväg. Beroende på om vägen omges av tätbebyggelse eller ej skiljer man mellan urbana och rurala vägrum.” (Nilsson & Wingren, 1997, sid. 13)

På följande sidor visas exempel på väg- och gatumiljöer från Malmö och Rättvik som uppfyller kriterierna för väg respektive gata ovan (figur 32-33). Jag har valt exempel från dessa städer för att visa på bredden mellan utformningen i en storstad jämfört med en småstad och slättbygd jämfört med skogsbygd. Men det finns också många varianter av vägar och gator som inte riktigt passar in i de två kategorierna (figur 34). Dessa vägmiljöer tittar jag närmare på i nästa avsnitt.



Figur 32. Exempel på olika gatumiljöer, från Malmö till vänster och Rättvik till höger. Gatukarakteren skiljer sig mycket åt mellan småstaden Rättvik och storstaden Malmö, men samtliga exempel uppfyller kriteriet för en gatas rumsliga utformning. Överst visas huvudgågatan, i mitten en sidogata till de mest centrala delarna och nederst en gata en bit från centrum i respektive stad.



Figur 33. Olika exempel på vägrum. Till höger visas tre olika rurala vägrum i skogsbygd med en grusväg i Blekinge och två olika stora landsvägar i Dalarna. Här närmast visas två olika urbana vägrum och motorvägen E6 utanför Malmö. Karaktären skiljer sig mycket åt mellan olika stora vägar och vilket landskap de passerar, men alla exempel här uppfyller kriteriet för en vägs utformning enligt Nilsson och Wingren (1997).



Figur 34. Exempel på olika väg- och gatumiljöer, från Malmös omnejd till vänster och från Rättvik till höger. I utkanten av samhällen och städer hittar vi många gatu- och vägmiljöer som varken fullt ut uppfyller gatans eller vägens olika utformningskriterier.



## Vägen i det peri-urbana landskapet

”Vägen och gatan var förr två entydigt åtskilda begrepp, där vägens utbredning var i landskapet och gatan tillhörde staden. Idag är denna uppdelning inte alls lika självklar.” (Nilsson & Wingren, 1997, sid. 4)

Citatet ovan visar att den tydliga delningen mellan stad och land ur ett vägperspektiv inte längre är så tydlig. Enligt Nilssons och Wingrens (1997) definition av vägar finns det två olika typer av vägrum: urbana och rurala. Skillnaden mellan dem utgörs endast av om vägens omgivning består av tät bebyggelse eller ej. Den norske arkitekten Knut A. Selberg utökar diskussionen genom att dela in alla vägmiljöer i tre istället för två olika områdestyper; *Områdetype 1 spredt bebyggelse*, *Områdetype 2 middels tett bebyggelse* och *Områdetype 3 tett bebyggelse* (Selberg, 2002, sid. 69). Områdestyperna 1 och 3 omfattar vägen i landskapet respektive gatan i staden. Områdestyp 2 är däremot lite svårare att definiera:

”Områdetype 2 består av olika landskapstyper med stor spännvidde i visuell karaktär och tetthet, och omfattar allt från glänsande småstäder till randbebyggelse i byns ytterområden... Danskene kallar denne sonen for mellomlandet, en mellomting mellom by og land... I områdestyp 2 finner vi overgangen fra veg til gate, ofte med en mellomtype av disse.” (Selberg, 2002, sid. 69-70)

Områdetype 2 hittar vi ofta i det peri-urbana landskapet. Selberg skriver att varken vägen i sig, bebyggelsen eller den omgivande terrängen dominerar upplevelsen i dessa områden. Det är i detta ”mellomland” som vägen gradvis övergår från landsväg till gata. Men många vägar som utformningsmässigt skulle klassas just som vägar går rakt genom tätbebyggda städer och samhällen utan att ”omvandlas” till gator. Om man tittar vidare i annan litteratur kan man konstatera att det framför allt är dessa urbana vägrum som oftast står i fokus för kritik. I *Vägar till vackrare vägrum* belyser författarna ett flertal problem som vägen kan ge upp-hov till i mötet med staden (Forshed & Melin, 1996). Det handlar bland annat om att vägens skala och struktur bryter mot omgivande stadsbebyggelse. Vägen framstår som ett överordnat system skilt från den byggda stadens övriga skala och struktur. Dess proportioner ger ofta en svag rumsuppfattning som orsakar en dålig orienterbarhet. Andra problem som lyfts upp är vägens barriär-

effekt som påverkar tillgänglighet och markanvändning i stora områden kring vägen. De menar att grundproblematiken ligger i ”avsaknaden av en medvetet formad övergång mellan vägrum och stadsbebyggelse” (Forshed & Melin, 1996, sid. 78).

Enligt Bengt Persson (2001) finns det flera möjliga scenarion för framväxten av en väg i en stad. Antingen växer staden och vägen fram samtidigt, vilket oftast ger en god samverkan mellan dem. Men om staden istället kommer först och behovet av vägen uppstår i efterhand måste vägen inkorporeras i en redan befintlig struktur, vilket är betydligt svårare. En liknande problematik uppstår om en befintlig väg har för låg standard och måste byggas ut. I stadsranden, framförallt längs med ringleder och infarter, är det istället vanligt att vägen först byggs utanför staden, men att staden sedan växer ut till vägen. Det är ingen slump att expansion lätt sker längs med tillgängliga kommunikationsstråk i stadens utkanter:

”En ny väg ger bättre tillgänglighet till områdena invid vägen, speciellt invid korsningarna. Trafikalstrande och trafikberoende verksamheter, som stormarknader och bensinstationer, söker sig gärna till de nya lägena. En ny väg skapar möjligheter att exploatera tidigare oåtkomliga områden. Samtidigt kan buller och andra störningar från vägen göra det svårt att utnyttja marken nära vägen för bostäder eller andra störningskänsliga verksamheter.” (Vägverket, 1999a, sid. 12)

Vägar och då i synnerhet vägar i det peri-urbana landskapet har stor påverkan på den framtida utvecklingen av ett område. I utkanten av ett samhälle är markpriset generellt sett lägre än i centrum och här finns attraktiva etableringsmöjligheter för ytkrävande verksamheter som fordrar tillgång till goda kommunikationer. Vägen i sig skapar alltså förutsättningar för utvecklingen av peri-urban bebyggelse.



## Slutsats

Vägar är ett kulturarv som utgör stommen i den struktur som har byggts upp under lång tid och som lägger grunden till den framtida utvecklingen. Det är också längs med vägen som vi dagligen upplever det omgivande landskapet och vår upplevelse påverkas såväl av vägens utformning och dess omgivning som av våra förväntningar och relation till det landskap vi färdas genom.

Urbana och rurala ideal har format både vår stadsbyggnad och vägbyggnad och resulterat i en uppdelning mellan gatan i staden och vägen på landsbygden. Men i övergången mellan stad och land finns vägmiljöer som inte uppfyller gatans eller vägens tydliga attribut. Dessa vägar har dessutom en central roll i utvecklingen av det peri-urbana landskapet och lägger grunden till peri-urban bebyggelse. Men hur ser då gestaltungsidealerna ut för vägar i det peri-urbana landskapet? Detta handlar nästa kapitel om.

# GESTALTNING AV VÄGAR I DET PERI-URBANA LANDSKAPET

I det här kapitlet analyserar jag tre typer av vägmiljöer i olika peri-urbana landskap; en infartsväg till Malmö, en genomfartsväg i Jämfjö i Blekinge och en ringväg runt Lomma nordost om Malmö. Diskussionerna kring fallstudieobjekten från Malmö och Jämfjö utgår från två redan framtagna gestaltungsprogram, medan exemplet från Lomma tar sin utgångspunkt i en historisk kartanalys. Syftet är att utifrån dessa tre fallstudier föra en diskussion kring hur urbana och rurala ideal påverkar gestaltningen i det peri-urbana landskapet. Som introduktion analyserar jag först några av de generella riktlinjer som Vägverket ger kring gestaltning av vägmiljöer.

Figur 35. Vägmiljöer i Arlov utanför Malmö.



# Riktlinjer för gestaltningsprogram för vägar

## Inledning

De första gestaltningsprogrammen för vägmiljöer togs fram för omkring 20 år sedan i början av 1990-talet. Programmen i sig och arbetsmetoderna har utvecklats under årens lopp och idag finns ett flertal metodbeskrivningar och handböcker publicerade av Vägverket<sup>1</sup>. Jag analyserar i det här avsnittet Vägverkets publikationer från 1999 *Hela Vägen, Gestaltningsprogram – en vägledning* från 2004 och *Vägen – en bok om vägarkitektur* från 2006 där tips och metoder för utformning av vägar ges. Jag lyfter här fram och diskuterar hur några av de rekommendationer som ges i dessa publikationer förhåller sig till rurala, urbana och peri-urbana ideal.

## Kort om gestaltningsprogram

Beroende på vägprojektets omfattning kan gestaltningsprogram ingå som en mindre del i en förstudie för ett litet projekt, eller som ett fristående dokument både i förstudien, vägutredningen och arbetsplanen. Detta gör att programmen i sig varierar mycket i form och innehåll. Syftet är dock desamma:

”Ett gestaltningsprogram är ett dokument där riktlinjer för den estetiska utformningen av ett vägprojekt formuleras och redovisas på ett samlat sätt... Det viktiga är att gestaltningsfrågorna väcks tidigt, och att de som arbetar med planering och projektering i varje skede får en gemensam bild av projektets utformningsprinciper, helhet och relevanta detaljer.” (Vägverket, 2004, sid. 9)

Gestaltningsprogram är alltså inte bara ett viktigt dokument för att belysa de estetiska frågorna, utan kanske framförallt en arbetsmetod. Vägprojekt kan pågå över flera år och involvera många olika människor med olika kompetenser. Gestaltningsprogrammet kan därför fungera som dialogverktyg för att lyfta de estetiska frågorna till en mer konkret och formell nivå som går att samlas kring.

Utformningen av ett gestaltningsprogram påverkas inte bara av i vilket skede i vägprocessen det utförs och vägprojektets storlek. Själva projektet i sig påverkar även utformningen av programmet och i publikationen från 2004, *Gestaltningssprogram – en vägledning*, har man valt att göra en uppdelning i två olika avsnitt;

ett avsnitt för gestaltningsprogram i landsbyggnadsprojekt och ett för stadsbyggnadsprojekt. Denna uppdelning mellan rurala och urbana vägbyggnadsprojekt visar på polariseringen mellan stad och land och det är alltså utifrån dessa två ideal som gestaltningen av vägar enligt Vägverkets handbok tar sin utgångspunkt. Jag har valt att följa denna indelning och utifrån detta diskutera hur rurala, urbana och peri-urbana ideal påverkar riktlinjerna.

## Vägar i landsbygd

Definitionen för ”Vägar i landsbygd” lyder enligt Vägverkets publikation från 2004: ”... alla ny- eller ombyggnadsprojekt av vägar utanför tätorterna” (Vägverket, 2004, sid. 19). Det handlar alltså till största delen om det rurala landskapet, även om vi tidigare konstaterat att det peri-urbana landskapet kan sträcka sig långt utanför tätortsgränsen.

Enligt Vägverkets samtliga tre publikationer (Vägverket, 1999b, 2004 & 2006) ligger stort fokus för utformningen av vägar i landsbygd på att anpassa vägen efter landskapet. Detta gäller främst själva utformningen med ett formspråk, linjeföring och skala som samverkar med landskapet:

”När vägens form, skala och rytm stämmer med landskapet upplevs den som harmonisk.” (Vägverket, 1999b, sid. 24)

”Det är landskapet med sina organiska element som ger vägen dess form. Det är grundprincipen i all väglinjeläggning. Helst ska vägen byggas upp med samma enkelhet som naturen och dess element är uppbyggda.” (Vägverket, 2006, sid. 24)

Det blir här tydligt att rurala gestaltningsideal som ”harmoniskt” följer de ”naturliga” förutsättningarna i det ”organiskt” formade landskapet förespråkas. Denna rurala estetik utgör motsatsen till den utformning vi ofta hittar i det peri-urbana landskapet och kan därför vara svår att eftersträva i peri-urbana miljöer. Det är endast i undantagsfall då det inte går att hitta en bra subtil lösning som man uppmanas att låta vägen ta över och istället på ett medvetet sätt dominera

<sup>1</sup> Vägverket och Banverket slogs 2010 ihop och bildade Trafikverket.

landskapet (Vägverket 1999 och 2006). Men det är inte bara vägens fysiska form som ska underordna sig landskapet. Andra viktiga intressen som natur- och kulturmiljövård har också stor betydelse för utformningen. Natur- och kulturmiljö är inte bara centrala i vägbyggnadsprojekt, utan inom landsbygdsutveckling i stort. En nyetablering eller ombyggnad av en väg på landsbygden kan skapa stora konflikter med såväl kulturhistoriskt viktiga objekt och strukturer som biologiska värden. Men en stor förändring i miljön på landsbygden kan även strida mot vår gängse uppfattning om det rurala landskapet som genuint och oföränderligt. Jag tror att vi generellt sett är mindre vana att se snabba förändringar på landsbygden än inom stadsmiljön och att vi därför inte är lika mottagliga för förändringar här. Stora förändringar sker dock även på landsbygden, men generellt i en långsamare takt som inte går att uppfatta lika direkt som ett vägbygge.

### Vägar i stadsbygd

Avsnittet i Vägverkets handbok från 2004 som behandlar vägar i stadsbygd är indelat i tre delar: *in- och genomfartsleder, förbifarts- och ringleder* samt *projekt i mindre tätorter* (Vägverket, 2004, sid. 53). Här ingår således det fysiska mötet mellan vägen och staden.

#### *In- och genomfarter*

Infarten till en stad anges i handboken vara särskilt viktig (Vägverket, 2004). Det är här trafikanten får sitt första intryck av staden och man bör enligt riktlinjerna därför sträva efter att skapa en attraktiv entré. Att infarten är viktig för staden är nog allmänt känt, men utfartens betydelse för landsbygden diskuteras inte. Precis som vi sett tidigare är det staden som står i fokus och landsbygden får inte motsvarande uppmärksamhet.

Andra riktlinjer för in- och genomfarter som lyfts fram i handboken (Vägverket, 2004) är att skapa en successiv anpassning till den nya omgivningen och tidigt annonsera den mer komplexa trafikmiljön som väntar i staden. Sekvensindelning är en klassisk metod som bland annat Appleyard, Lynch och Myer använde sig av för att analysera motorvägar i USA redan 1964. Vägverkets rekommendationer bygger till stor del på deras beskrivningar. Att identifiera delsträckor med olika karaktär liksom att skapa utblickar mot viktiga landmärken är två exempel på

detta. Det jag tror man strävar efter är att hitta en bra lösning för att skapa en successiv övergång från den rurala landsbygden till den urbana staden. Problemet som jag ser det är att det inte finns några utarbetade gestaltungsideal som är anpassade efter de specifika förutsättningar som finns i det peri-urbana landskapet. Man tillämpar istället valda delar av de gestaltungsprinciper som fungerar inne i staden eller ute på landsbygden. Fallstudie 1 om Sallerupsvägen, som jag redovisar i nästa avsnitt, beskriver hur man på liknande sätt arbetat med utformningen av en infartsled till Malmö.

#### *Förbifars- och ringleder*

Till skillnad från infarten, där en sekvensindelning förordas, bör istället ringleder, förbifartsleder och tvärleder enligt Vägverkets riktlinjer ges en mer kontinuerlig utformning (Vägverket, 2004). Anledningen till detta är för att man vill sträva efter en mer enhetlig utformning så att vägen upplevs som en sammanhängande länk. Ett problem som man belyser i handboken med dessa leder är att de kan skära av radiella strukturer som grönområden och mindre gatustrukturer. Kontakten mellan stadsdelar och mellan staden och det omgivande landskapet kan brytas och vägen riskerar med andra ord att bli en barriär mellan stad och land. Man uppmanas därför att göra stora ansträngningar för att överbrygga dessa splittringar. Men det peri-urbana landskapet skildras ofta som just splittrat och brokigt och frågan som kvarstår är hur denna eftersträlvade helhet ska inkorporeras i en diffus verklighet. Hur ska en enhetligt utformad ringväg inkorporeras i ett splittrat landskap utan att förstärka intrycket av vägen som en mur mot omgivningen?

Ringleder eller förbifarter kan också skapa en psykologisk barriär. Väg E22 som går mellan Trelleborg och Norrköping via Kalmar delar Lund i två delar. Vägen byggdes på 1950-talet och idag finns bebyggelse på båda sidor. Men jag har märkt att man som lundabo gärna pratar om östra och västra sidan om vägen och att den östra delen som ligger utanför vägen inte riktigt anses tillhöra Lund. Vägen utgör här en psykologisk gräns för var Lund slutar.

En etablering av en ringväg eller förbifart kan, eftersom de utgör en fysisk såväl som psykologisk barriär, innebära att expansionen av staden ut i det omgivande

landskapet hejdas. Men förbifarter gynnar även snabba kommunikationer och kan därför bli attraktiva för transportberoende verksamheter som bensinstationer, handelsområden och industrier som väljer att etablera sig kring vägen. Återigen ser vi vägens betydelse för utvecklingen av peri-urban bebyggelse. I fallstudien 3 från Lomma studerar jag hur en ringväg påverkar mötet mellan samhället och det omgivande landskapet och hur vägen i sig styr utvecklingen av Lommas stadsgräns.

#### *Projekt i mindre orter*

I Vägverkets riktlinjer för gestaltungsprogram finns ett avsnitt om projekt i mindre orter som behandlar ”infarter, genomfarter och bebyggelsenära förbifarter i mindre tätorter” (Vägverket, 2004, sid. 63). Enligt handboken gäller generellt sett samma principer för de små samhällena som de större orterna, nämligen att anpassa vägen till samhällets karaktär. De mindre samhällena har dock en annan karaktär än större samhällen med en annan typ av stadsbyggnad. Trafiken är oftast lägre men mer blandad med gemensamma körfält för bilar, cykeltrafikanter och bussar. Ett vanligt fenomen som lyfts fram i handboken är att det som från början var en liten bygata i samhället med tiden har omvandlats till starkt trafikerade bilvägar. I handboken menar man att man nu behöver omvandla dessa vägar och försöka återskapa bygatan:

”Genomfarterna i de mindre orterna är ofta gamla landsvägar som i samhällena ursprungligen hade karaktären av ”bygata”... Under de senaste årtiondena har dessa bygator allt mer omvandlats till vägar genom samhällena, och syftet är i dag att med olika åtgärder ta ett steg tillbaka och så långt möjligt återskapa bygatans karaktär.” (Vägverket, 2004, sid. 65)

Frågan är om det går att ”ta ett steg tillbaka” och återskapa bygatan och om bygatan som ideal faktiskt kan lösa de problem som man upplever vägen orsakar i mindre samhällen. Jag kommer att titta närmare på detta i fallstudieexempel 2 från Jämjö.

#### **Slutsats**

Vi har nu sett hur några av de riktlinjer kring gestaltning av vägar som ges av Vägverket påverkas av rurala, urbana och peri-urbana ideal. Ett exempel är att den gamla bygatan förs fram som ideal för omgestaltning av problematiska vägmiljöer i våra städer. Ett annat är att uppdelningen mellan stad och land understryks av att riktlinjerna i sig är uppdelade mellan stadsbyggnads- och landsbyggnadsprojekt. Det finns med andra ord inga specifika gestaltungsprinciper som utgår från de peri-urbana förutsättningar som råder mellan stad och land.

I nästa avsnitt kommer jag att studera tre olika vägmiljöer i det peri-urbana landskapet och se hur de påverkats av urbana, rurala och peri-urbana ideal.



## Fallstudie 1: Sallerupsvägen, Malmö

### Bakgrund

Gestaltningssprogrammet till Sallerupsvägen (Malmö stad, 2005) är framtaget av konsultföretaget Ramböll Sverige på uppdrag av Malmö stad. Sallerupsvägens sträckning (figur 36-37), standard och funktion har förändrats mycket under årens lopp och just nu pågår nybyggnation av bostads- och verksamhetsområden i dess omgivningar. Här följer först en kort sammanfattning av vägen idag och sedan presenteras de planerade exploateringarna i omgivningarna som redovisas i gestaltningssprogrammet. Därefter följer en diskussion kring de mål och åtgärder för gestaltningen av vägen som föreslås av författarna i programmet kopplat till rurala och urbana ideal.

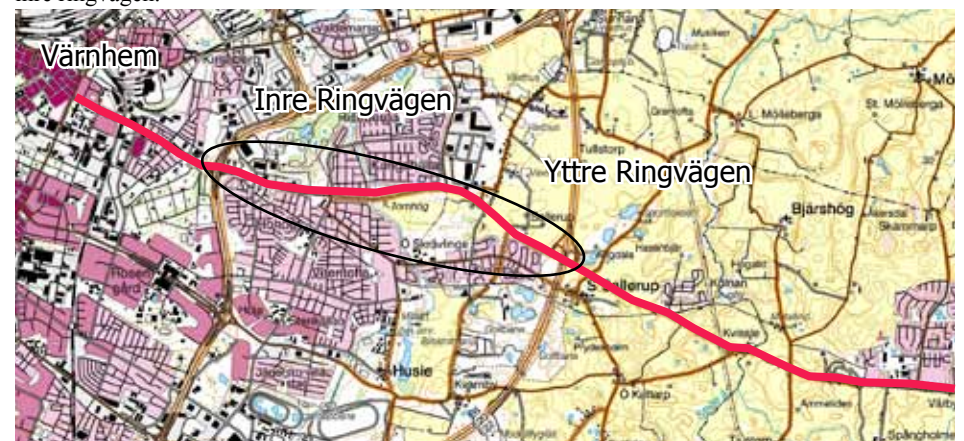
Figur 36. Malmö med Sallerupsvägen utmarkerad.



### Vägen idag

Sallerupsvägen är en gammal infartsväg från jordbrukslandskapet i öster till Värnhemstorget i Malmö (figur 37). Den korsar två ringleder, Yttre och Inre Ringvägen, och de påfarter och avfarter som finns i båda riktningarna utgör viktiga kommunikationspunkter i Malmös trafiknät. Förutom infartsled så används vägen som huvudgata mellan de bostads- och verksamhetsområden som omger den. Själva gestaltningssprogrammet behandlar inte hela infarten längs med vägen utan endast vägsträckningen mellan Yttre och Inre Ringvägen, en sträcka på omkring 4 km. Sallerupsvägen går från öster genom ett öppet backlandskap förbi enstaka byar, via ett förortslandskap med igenväxande odlingsmarker, radhusbebyggelse och storskaliga verksamheter, till en tät stadsstruktur med flervåningshus i direkt anslutning till vägen i väster (figur 38-42). Vägen förändras successivt från en väg med en fil i varje riktning utan gång- och cykelbana i det öppna jordbrukslandskapet utanför Yttre Ringvägen, via en väg med separat cykel och gångbana i planskilda undergångar, till en väg med två filer i varje riktning och trottoarer samt övergångställen i plan innanför Inre Ringvägen. Man kan med andra ord längs med vägen tydligt se övergången mellan rurala och urbana formspråk. Just nu pågår byggandet av de bostadsområden vars planer man i gestaltningssprogrammet från 2005 analyserat. Den expanderande stadsranden framträder därför just nu mycket tydligt.

Figur 37. Sallerupsvägen. Gestaltningssprogrammet omfattar endast vägsträckan mellan yttre och inre ringvägen.



Figur 38. Det kulliga jordbrukslandskapet kring Sallerupsvägen öster om Yttre Ringvägen.



Figur 39. Innanför Yttre Ringvägen ersätts åkrarna efter hand av handels-, villa- och radhusområden. Bilden längst ner visar en gata där ett nytt bostadsområde byggs på den högra sidan medan den äldre gatubebyggelsen ligger till vänster. Urbant möter ruralt.



Figur 40. Den expanderande stadsgränsen i det nya området *Gyllins trädgård*. Bilden längst ner visar en nybyggd cykelbana som slutar i en gräsmatta. Bakom skymtar en gammal gård som tidigare låg långt ut på landsbygden, men som nu blir inkorporerad i den nya bebyggelsen.



Figur 41. Mellan Inre och Yttre Ringvägen ersätts bullervallarna successivt mot centrum av vegetationsbeklädda bullerplank och murar med glaspartier.





Figur 42. När man passerat under Inre Ringvägen blir bebyggelsen allt tätare runt vägen och växer även på höjden. Den separata gång- och cykelbanan ersätts av breda trottoarer och de planskilda korsningarna av övergångsställen.



### Planer för ny exploatering

I gestaltningsprogrammet beskrivs översiktligt de nya bostads- och verksamhetsområden som planeras längs med vägen. Några av dessa planer håller just nu på att realiseras och leder till att stadslandskapet expanderar åt öster. När utbyggnaden är klar kommer Sallerupsvägen innanför Yttre Ringvägen helt omges av bebyggelse. Det handlar främst om högre flerfamiljshus och småhusbebyggelse, men även om fler handelscentrum och verksamheter. Enligt gestaltningsprogrammet planeras sex nya korsningar längs med vägens sträckning varav en ny rondell och flera nya bullerskärmar eller vallar. Bebyggelsen i de planerade förslagen vänder sig i huvudsak från vägen, med undantag för några verksamhetsbyggnader där skyltning mot vägen föreslås. Avståndet mellan bebyggelsen och vägen kommer att variera och vegetation och bullervallar kommer även i fortsättningen i huvudsak utgöra de rumsskapande elementen längs med vägen. Det planeras även att utöka antalet planskilda korsningar för cykel och gångtrafik under vägen och behålla vägrenen med öppna diken.

Sallerupsvägen utgör ett tyligt exempel på hur vägen bildar själva stommen kring den peri-urbana bebyggelse som nu växer fram längs med den. Stadsgränsen flyttar ut mot Yttre ringvägen som mer och mer förstärks som Malmös fysiska och psykologiska stadsmur.

### Stadsmässighet som ideal

En av huvudfrågeställningarna i inledningen av gestaltningsprogrammet är efter vilken huvudprincip Sallerupsvägen ska utformas, som väg eller som gata. Man tar tydligt avstamp i och beskriver de olika kriterierna för väg och gata som jag tidigare beskrev i avsnittet *Begreppet väg och gata*. Författarna till gestaltningsprogrammet menar att begreppen i sig, väg och gata, skapar en klar föreställning om dess utformning och karaktär. Men man framför även att:

”Tidigare var vägen och gatan två klart skilda begrepp, där vägen tillhörde landskapet och gatan staden. Idag är skillnaderna inte entydiga... Gaturummet kan bara finnas i tätort, vägrummet kan finnas både i tätort och på landsbygd.”

(Malmö stad, 2005, sid.10)

Författarna drar i alla fall en tydlig slutsats; detta vägavsnitt av Sallerupsvägen kommer även i framtiden att klassas som en väg och inte som en gata. Ett övergripande mål som man framför är dock att vägen ska ges en ”stadsmässig utformning”. Detta vill man bland annat uppnå genom att minska ner eller ta bort vägrenen, anlägga cirkulationsplatser istället för traditionella korsningar, bygga bullerskärmar istället för vallar och använda en lägre och mer artikulerad belysning. Man uppmanar även till diskussion kring möjligheten att ytterligare öka stadsmässigheten genom att förbättra kontakten med den planerade bebyggelsen, integrera fler trafikslag och sänka hastigheten. Jag skulle vilja påstå att denna stadsmässighet innehåller många av de attribut som är kopplade till utformning av gator. Samtidigt har man konstaterat att vägen aldrig kommer uppfylla kriterierna för att klassas som gata. Jag vill inte påstå att förslaget i sig är dåligt, utan endast konstatera att det råder en viss motsättning mellan de förutsättningar man identifierat i analysfasen och den målsättning man sedan eftersträvar. Trots den stadsmässiga utformningen kommer man inte här kunna uppnå kriterierna för gatan, men ändå är det detta man strävar efter. Som vi tidigare konstaterat har det urbana idealet högre status än det rurala idealet (Gulinck & Meeus 2008, Qviström 2009), vilket även blir tydligt i detta gestaltningsprogram. Författarna ger egentligen inte någon motivering till varför de vill göra vägen mer stadsmässig. De skriver:

”Sallerupsvägen kommer alltså definitionsmässigt att fortsätta att vara en *väg* och inte en gata. Ambitionen bör dock vara att gestalta vägrummet så att stadsmässiga kvalitéer tillförs...” (Malmö stad, 2005, sid. 26)

Stadsmässighet ses alltså som en kvalité och det i sig verkar räcka som motiv. Ambivalens mellan gestaltningsprogrammets målsättning och vägens förutsättningar visar på en uppenbar tvetydighet. Blandningen mellan de urbana och rurala formspråken som uppstår i det peri-urbana landskapet gör det svårt att hitta ett tydligt formspråk att förhålla sig till. Man har här valt att förstärka det urbana formspråket även om förutsättningarna talat för något annat.

### **Brist på helhet**

Författarna till gestaltningsprogrammet konstaterar att utformningen av de nya bostads- och verksamhetsområdena har planerats separat, utan tanke på helheten kring Sallerupsvägen. Som vi tidigare sett är detta ett vanligt problem i det peri-urbana landskapet (Hayden, 2004). Enskilda projekt utan samhörighet byggs upp och splittrar landskapet. Men trots att man i gestaltningsprogrammet konstaterat bristen på helhetsplanering förbiser man just helheten. Gestaltningsprogrammet behandlar endast en sträcka av 4 km och man borde i alla fall översiktligt ha inkluderat en längre sträcka för att få en bra bild av helheten. Det hade varit intressant är att se hur den nya utformningen som man föreslår i programmet samspelar med resten av vägen. Hur ser mötet mellan det öppna jordbrukslandskapet och denna ”stadsmässigt” utformade väg ut? Hur sker övergången mot stadsgatan på andra sidan Inre Ringvägen mot centrum? Återigen har man fokuserat för mycket på det enskilda projektet och inte sett det utifrån ett större sammanhang.

### **Infarten i fokus**

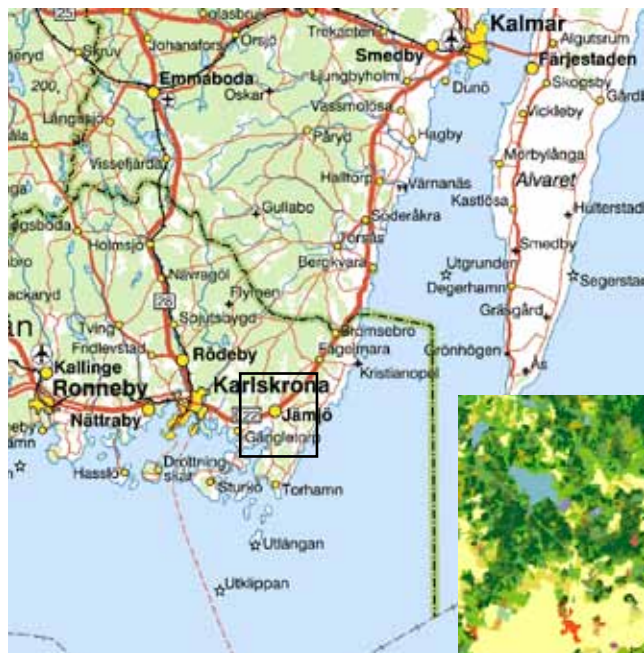
Vägverket trycker mycket på vikten av att annonsera ankomsten till staden i deras handbok för gestaltningsprogram (Vägverket, 2004). Detta har man tagit fasta på i det här gestaltningsprogrammet genom att öka kontakten mellan vägen och den omgivande bebyggelsen för att tydliggöra kopplingen till staden. Man använder också stadsmässig gestaltning av vägen som ett sätt att annonsera staden. Trots att man inte ser staden ska man förstå att den närmar sig eftersom vägens utformning ändrar karaktär. Det är med andra ord Sallerupsvägen som infartsled till Malmö som står i fokus för detta gestaltningsprogram. Jag tycker dock att det är viktigt att man inte glömmer bort utformningen för dem som färdas ut från staden. Risken som jag ser är att vägen annars får två olika ansikten, en attraktiv framsida mot staden och en oattraktiv transportsträcka ut från staden. Återigen är det de centrala delarna som står i fokus och inställningen till det rurala landskapet som ”mindre viktigt” förstärks därmed. I gestaltningsprogrammet från Jämfö som nu följer är det också de centrala delarna av samhället som stått i fokus.



## Fallstudie 2: Väg E22, Jämfö

### Bakgrund

Jämfö ligger i östra Blekinge längs med väg E22 två mil utanför Karlskrona (figur 43). Orten har omkring 2 500 invånare (Statistiska centralbyrån, 2009) och består till största delen av småhus och glea villakvarter. I Jämfö finns en kyrka från 1800-talet, dagligvaruhandel, skolor, vårdcentral, bibliotek, brandstation, bensinstationer, ett flertal busshållplatser och några mindre butiker (figur 45-46). Jämfö ligger precis i gränzonen mellan den bördiga Ramdala-slätten i väster, som är en av Blekinges största och mest rationellt brukade jordbruksmarker och de skogsbeklädda moränslutningarna som höjer sig norrut (figur 44).



Figur 43. Jämfö ligger i sydöstra Blekinge, 2 mil öster om Karlskrona.



Figur 44. Marktäckeskarta över Jämfö. Jämfös bebyggelse är markerad med rött mitt på kartan. Åt väster sträcker sig den bördiga Ramdala-slätten och i norr tar moränmarkerna vid.

Själva gestaltungsprogrammet ingår som en bilaga till en arbetsplan för väg E22 mellan Karlskrona och Kalmar (Vägverket Region Sydöst, 2009a). Programmet togs fram under 2009 av WSP på uppdrag av Vägverket och bygger vidare på en idéstudie som genomfördes av Kreera Samhällsbyggnad 2007-2008 (Vägverket Region Sydöst, 2008). Jag har därför även valt att översiktligt studera idéstudien som innehåller en bred kartläggning över förutsättningar, problem och möjliga åtgärder för att förbättra miljö, säkerhet och trygghet genom Jämfö. Under hösten/vintern 2010-2011 genomfördes många av de åtgärder som föreslagits i gestaltungsprogrammet. Parallellt med ovan nämnda arbeten som har som huvudfokus att hantera den höga trafikbelastningen i Jämfö har Vägverket även arbetat med en förstudie för att lokalisera en möjlig förbifart runt samhället (Vägverket Region Sydöst, 2009b).

I idéstudien (Vägverket Region Sydöst, 2008) beskrivs kortfattat Jämfös framväxt från medeltiden och samhällets expansion längs med järnvägen i början av 1900-talet. Under 1960- och 1970-talet expanderade orten med stora villaområden och när järnvägen las ner på 1960-talet fick väg E22 genom samhället en ökad betydelse. Detta som från början var en gammal bygata fungerar idag både som genomfartsled i det nationella vägnätet och som lokal förbindelselänk för ortens invånare. Trafikbelastningen genom samhället är därför hög och utgör huvudproblematiken i gestaltungsprogrammet. Hela 82% av den arbetsförda delen av befolkningen i Jämfö arbetar utanför orten och pendlar till framförallt Karlskrona och Kalmar som utgör de största arbetsmarknaderna i omgivningarna (Statistiska centralbyrån, 2009). Jämfö är med andra ord en ganska typisk svensk villaförort i det peri-urbana landskapet.

Figur 45. Överst visas den bördiga och flacka Ramdalslätten sydväst om Jämsjö och i mitten Jämsjö kyrka med anor från 1800-talet. Längst ner syns ett gatukök och busshållplats som ligger i de centrala delarna av Jämsjö.



Figur 46. Den översta bilden visar den skogsbeklädda moränsluttningen nordost om Jämsjö. I mitten syns bostads-bebyggelse i Jämsjö med vattentornet i bakgrunden och längst ner Jämsjös dagligvaruhandel i centrum.

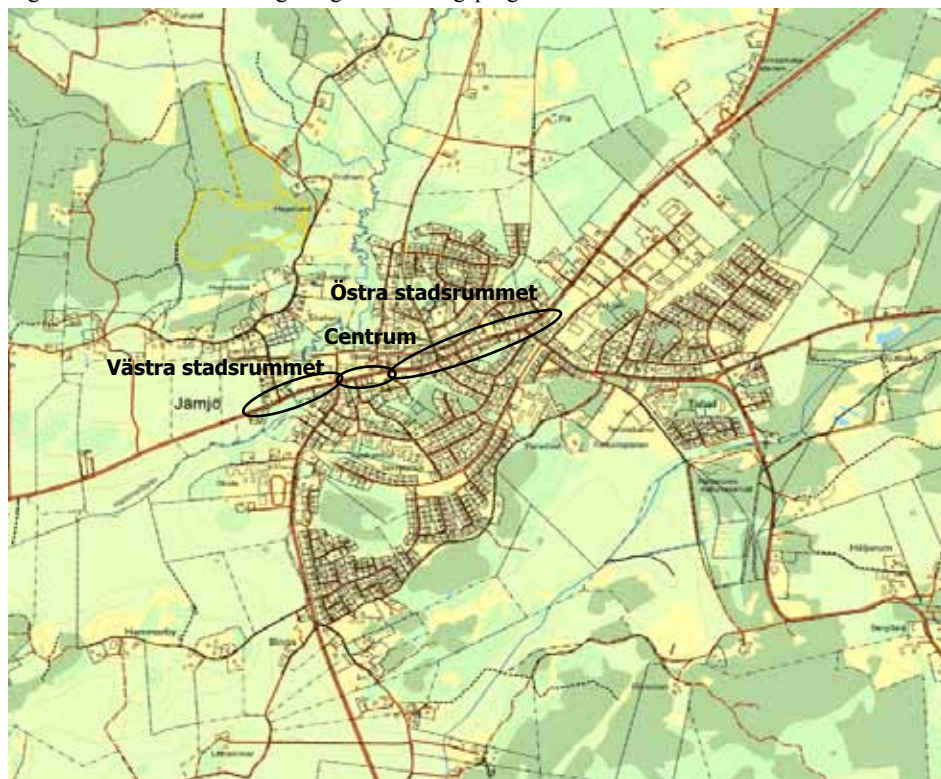




## Vägen idag

Gestaltningssprogrammet (Vägverket Region Sydöst, 2009a) inleds med en nulägesbeskrivning och generella riktlinjer för gestaltningen. Därefter följer mer specifika gestaltungs-förslag för tre olika delområden: *östra stadsrummet*, *centrum* och *västra stadsrummet* (figur 47). Här följer en beskrivning av vägen genom samhället som delvis följer sekvensindelningen man använt i gestaltningssprogrammet.

Figur 47. Karaktärsindelning enligt Gestaltningssprogrammet.



När man närmar sig Jämsjö från öster sänks hastigheten ca 1 km innan man når fram till tätortsskylten från 100 km/h till 70 km/h. Denna hastighetssänkning sker på ett backkrön där enstaka infartsvägar, bebyggelse, verksamheter och åkermark öppnar upp landskapet från en tidigare monoton raksträcka genom tät blandskog (figur 48-49).

Figur 48. Väg E22 öster om Jämsjö.



Figur 49. Backkrönet från öster där första hastighets-sänkningen sker.



Området man sedan passerar innan det östra stadsrummet börjar, omges av glesare villabebyggelse, åkrar och verksamheter (figur 50-51). Området har en diffus och blandad karaktär. Längs med vägen går en separat gång- och cykelbana som när vi kommer in i det östra stadsrummet ersätts av trottoarer på båda sidor om vägen.

Figur 50. Vy över delar av det område som föregår det östra stadsrummet.



Figur 51. Åkrar, enstaka villor och verksamheter omger här vägen.



I det östra stadsrummet blir villabebyggelsen tätare och man passerar en bensinmack och några mindre affärer (figur 52-53).

Figur 52. Vegetation och dubbel-sidiga trottoarer avgränsar vägen i det östra stadsrummet.



Figur 53. Affärsverksamhet intill vägen i det östra stadsrummet.



Efter östra stadsrummet kommer man till centrum där hastigheten sänks till 30 km/h precis innan Jämjös enda rondell (figur 54). Här ligger bland annat dagligvaruhandeln, en busshållplats, ett café och ett gatukök. En äldre gångbro går över vägen som nyligen kompletterats med en ny gångpassage i plan alldeles nedanför bron (figur 55).

Figur 54. Rondellen i centrum med dagligvaruhandels parkering till vänster och gångbron över vägen till höger.



Figur 55. Vy över vägsträckningen genom centrum åt öster från gångbron.



När hastigheten sedan höjs till 50 km/h åker man in i det västra stadsrummet (figur 56-57). Här omges vägen av lägre villabebyggelse, lummig vegetation och kyrkan på en höjd. När den vidstäckta Ramdalslätten tar över i väster lämnar man Jämsjö med ett slutmärke för tätbebyggt område och en övergång till 90 km/h.

Figur 56. Backslutningen åt väster omges av vegetation och villor.



Figur 57. Utkanterna av Jämsjö åt väster med Ramdalslätten i bakgrunden.

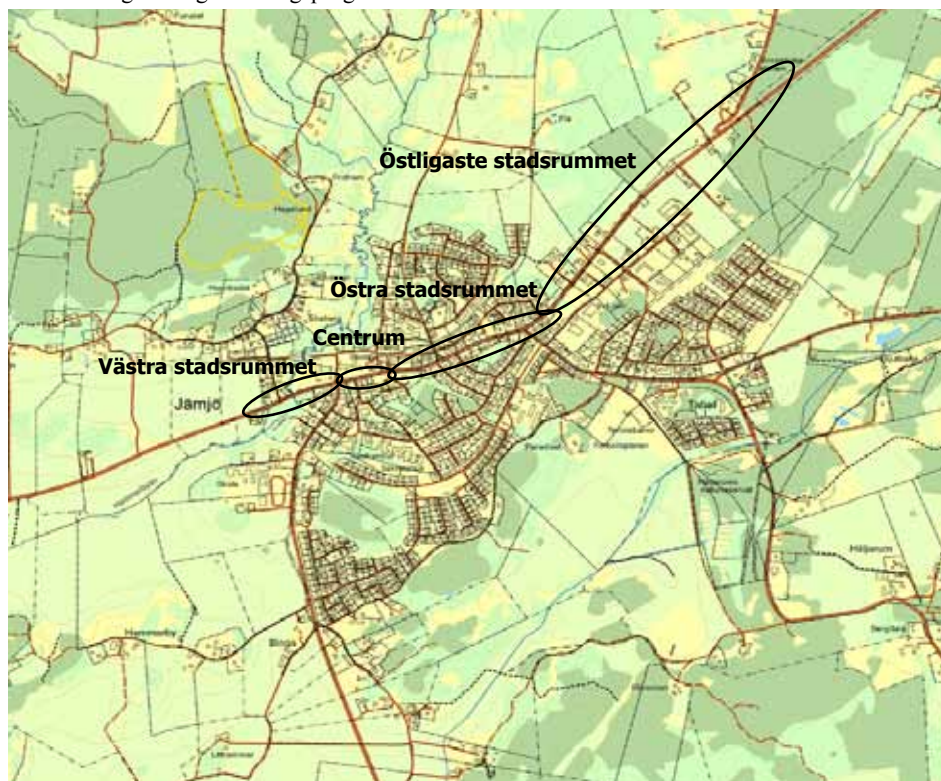




### Området som valdes bort

Sträckan mellan backkrönet från öster där man får den första visuella kontakten med Jämfö fram tills att östra stadsrummet börjar behandlas inte i gestaltningsprogrammet. Denna stäcka uppgår till nästan 1,3 km. I gestaltningsprogrammet (Vägverket Region Sydöst, 2009a) anger man att man utgått från samma sekvensindelning som man använt i den tidigare idéstudien. Men faktum är att man i idéstudien (Vägverket Region Sydöst, 2008) delat in vägsträckan genom Jämfö i fyra sekvenser och inte bara tre som i gestaltningsprogrammet (figur 58). Den 1,3 km långa sekvens som man valt att inte inkludera i gestaltningsprogrammet benämns i idéstudien som det *östligaste stadsrummet*.

Figur 58. Karaktärsindelning enligt idéstudien. Det östligaste stadsrummet finns inte med i karaktärsindelningen för gestaltningsprogrammet.



Det östligaste stadsrummet har en typisk peri-urban karaktär. Det är ett vardagslandskap med blandade verksamheter och utspridda funktioner: små åkrar, lättare industrier, byggvarohandel, bilskrot, bensinmack, trädgårdscenter, vägkrog, paddock för hästhoppning och enstaka villor med mera (figur 59-64).

Figur 59. Byggvarorhandel



Figur 60. Industri



Figur 61. Bensinmack



Figur 63. Vägkrog



Figur 62. Bilsprot



Figur 64. Paddock för hästhoppning.



Området känns lite som en baksida. Men området är viktigt för Jämjös försörjning och huserar betydelsefull service och många arbetstillfällen. Det är inte ovanligt att utkanterna av samhällen hyser denna typ av funktioner som kanske inte är de mest estetiskt tilltalande, men som utgör en förutsättning för att samhället i sig ska fungera. Man har av någon anledning i gestaltningsprogrammet gjort ett mer eller mindre medvetet val i att inte inkludera detta område i sekvensindelningen. Jag kan bara spekulera i varför man valt bort det här området och det finns kanske en bra förklaring bakom som jag inte känner till. Men min teori är att man inte ansett att detta område varit så betydelsefullt, utan att man istället valt att fokusera på de mer centrala delarna av Jämjö. Huvudproblematiken som lyfts fram i gestaltningsprogrammet är nämligen:

”Centrumdelen är det område där störst behov av ny gestaltning finns: markmaterial och byggnaderna i centrum upplevs som slitna, och de många vägräckena bidrar till att dra ner intrycket liksom flera ’bortglömda ytor’.”  
(Vägverket Region Sydöst, 2009a, sid. 9)

Det är centrumdelens karaktär, tillgängligheten och trafiksäkerheten för de som bor och vistas längs med vägen i centrum som lyfts upp som mest problematiskt. Områdena i ytterkanten har därför till stora delar prioriterats bort. Jag kan förstå att man i det här fallet valt att fokusera på de centrala delarna, eftersom det är här man identifierat de största problemen. Men det finns en uppenbar risk att man glömmer bort betydelsen av de perifera områdena. Dessutom blir helhetsupplevelsen av att närma sig, åka in i, vara i och lämna Jämjö inkomplett om inte alla delar tas med. Vi har tidigare sett att det peri-urbana landskapet har en låg status och detta blir tydligt i valet av att bortse från det östligaste stadsrummet.

### Behovet av tydliga gränser

Från väster beskriver man översiktligt i gestaltningsprogrammet upplevelsen av att närma sig Jämjö och identifierar viktiga element som annonserar samhället för trafikanten:

”Det västra stadsrummet utgör entré till Jämjö när man anländer västerifrån... På långt avstånd kan trafikanterna på E22 se att vägen närmar sig ett större samhälle. Kyrkan och vattentornet utgör viktiga landmärken, men entrén till samhället västerifrån kan med fördel förtydligas ytterligare.”  
(Vägverket Region Sydöst, 2009a, sid. 7)

Entrén från väster består av ett nästan abrupt möte mellan öppen jordbruksmark och villabebyggelse med tät grönstruktur. Men precis som man konstaterat i gestaltningsprogrammet annonseras orten tidigt när vägen från Karlskrona går över ett krön och kyrkan och vattentornet uppenbarar sig på en höjdrygg bortanför slätten som vägen går genom (figur 65).

Figur 65. Den skarpa gränsen mellan jordbruksmarken och Jämjö i väster. Kyrkan och vattentornet annonserar tydligt orten.





Exempel på åtgärdsförslag som förs fram i gestaltungsprogrammet (Vägverket Region Sydöst, 2009a) för att ytterligare tydliggöra entrén västerifrån är bland annat att anlägga en ny mittrefug och gångpassager vid den befintliga busshållsplatsen som ligger precis efter tätortsskylten, samt att vegetation norr om E22 hålls nere så att sikten mot kyrkan förblir fri. Man följer här de rekommendationer som ges i Vägverkets handbok (2004) för infarter genom att förstärka befintliga element och skapa utblickar mot viktiga landmärken. I öster, där gränsen mellan samhället och landsbygden är mer flytande, ser man också ett behov av att förstärka entrén:

”Längst i öster finns behov av att markera var samhället börjar, landsbygden går gradvis över i tätort, via industrier och andra byggnader.” (Vägverket Region Sydöst, 2009a, sid. 14)

I väster finns redan en tydlig gräns mellan bebyggelsen och det omgivande slättlandskapet, men gränserna och karaktären i Jämjös östra ytterområden är flytande och knepiga att definiera. Den diffusa entrén från öster markeras idag endast med två tätortsskyltar och en hastighetssänkning (figur 66-67). Omgivningens karaktär är likartad på båda sidor om tätortsskylten och det är bara skylten i sig som indikerar att Jämjö börjar här, inte den omgivande karaktären. Den enda konkreta åtgärd som föreslås i gestaltungsprogrammet för att förtydliga tätortsgränsen i öster är att smalna av vägbredden och där placera ut blomsterurnor. Tyvärr tror inte jag att några blomsterurnor kommer att göra någon större skillnad för att förtydliga entrén. Men eftersom man valt att inte inkludera vägsträckan genom östligaste delarna av Jämjö i gestaltungsprogrammet, har man gått miste om den potential som faktiskt finns här och som man hade kunnat utnyttja.

Figur 66. Entrén in mot Jämjö från öster.



Figur 67. Utfarten från Jämjö åt öster.



### Bygatan som ideal - rätt medicin?

Huvudproblematiken som tas upp både i gestaltningsprogrammet och i idéstudien är att trafikbelastningen genom Jämfö är för hög och att leden blivit en barriär i samhället:

”Kraven på framkomlighet för trafikanterna längs E22 skapar en konflikt mellan de boende i samhället, som varken vill ha buller eller utsläpp i sin boendemiljö, och de trafikanter som vill färdas snabbt och friktionsfritt genom Jämfö.”  
(Vägverket Region Sydöst, 2008, sid. 23)

Det finns alltså två i huvudsak motstående intressenter; de som bor och vistas längs med vägen och de trafikanter som passerar genom Jämfö. Här finns med andra ord en tydlig motsättning mellan *åskådarperspektivet* och *trafikantperspektivet* (Bucht, Pålsta & Wingren, 1996). Målsättningen i gestaltningsprogrammet och idéstudien är att prioritera åskådarna framför trafikanterna genom att framförallt öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för de som vistas längs med vägen. För att uppnå detta föreslår man olika hastighetsdämpande åtgärder som refuger, rondeller och avsmalnad vägbredd samt att skapa fler övergångsställen och gång- och cykelbanor. Man vill göra sträckan genom Jämfö till en gata:

”Vi föreslår därför att dagens landsväg förvandlas till en gata. Jämfö och Jämföborna är viktigare än vägen.” (Vägverket Region Sydöst, 2008, sid. 40)

Återigen ser vi att det är gatan som blir det eftersträlvade idealet. Men samtidigt utgörs mellan 11-13% av genomfartstrafiken i Jämfö av tung trafik (Vägverket Region Sydöst, 2008) som lastbilar och jordbruksfordon som kräver breda körfält och stora svängradier. De interna transporterna inom Jämfö kan nog minska en del om man ökar tillgängligheten för fotgängare och cyklister att röra sig inom samhället. Men genomfartstrafiken på 3200 fordon per dygn kommer med största sannolikhet bestå eller till och med öka (Vägverket Region Sydöst, 2008). Frågan är om bygatan som ideal är rätt medicin mot de problem man upplever i Jämfö. Jag tror säkert att de åtgärdsförslag som finns i gestaltningsprogrammet och som nu till stora delar realiserats har gjort de centrala delarna av Jämfö mer attraktiva och mer tillgängliga för de boende i Jämfö. Detta var ju ett av huvud-

målen i programmet. Men grundproblematiken med hög trafikbelastning som beror på hög genomfartstrafik och pendling med bil till och från arbetet utanför samhället kvarstår. Detta är frågor som inte enbart kan lösas inom ramarna för ett gestaltningsprogram utan kräver andra åtgärder. I idéstudien ges även ett flertal tänkvärda förslag på hur man kan arbeta med andra åtgärder som att främja beteendeförändringar för att komma åt grundproblematiken med ett överutnyttjande av bilen som transportmedel (Vägverket Region Sydöst, 2008). De menar att det inte finns några enkla enskilda lösningar, utan att det krävs ett flertal åtgärder som samverkar för att man ska uppnå en bättre trafiksituation i Jämfö. Det jag vill belysa här är just att idealet av bygatan i sig inte ensamt kan åtgärda problemet. Det finns istället en risk för att åtgärderna endast blir kosmetik och att grundproblematiken kvarstår.

Så vad är då lösningen om inte bygatan är den rätta medicinen? En förbifart? Diskussionen om en eventuell förbifart runt Jämfö har pågått under lång tid och så sent som 2009 gjordes en vägutredning med miljökonsekvensbeskrivningar för sträckan Lösen-Jämfö (Vägverket Region Sydöst, 2009b). Det kan tyckas vara en enkel lösning att bygga bort problemet med en ringväg, men inte heller detta är oproblemiskt. Jag kommer inte gå in mer i detalj på hur förutsättningarna för en förbifart kring Jämfö ser ut, utan istället i nästa fallstudie studera ringvägens för- och nackdelar med ett exempel från Lomma.



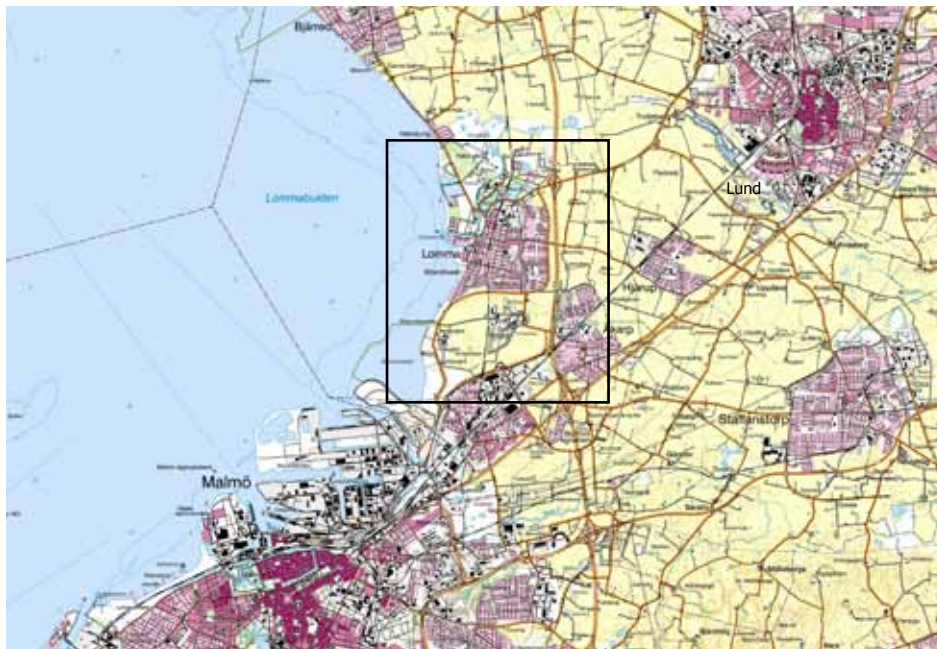
## Fallstudie 3: Malmövägen, Lomma

### Bakgrund

Som ett komplement till de två gestaltningsprogram som jag studerat har jag även valt att analysera en väg utan gestaltningsprogram. Detta har jag gjort för att förtydliga att detta examensarbete inte i första hand är en analys av gestaltningsprogrammen i sig, utan över mötet mellan stad och land i det peri-urbana landskapet.

Jag har valt att titta närmare på Malmövägen som passerar utkanterna av samhället Lomma ca 10 km nordöst om Malmö. I själva samhället bor det idag drygt 10 000 invånare (Lomma kommun, 2011a). Lomma ligger vid kusten och omges av bördig åkermark. Samhället har idag en typisk ”villaförortskaraktär” och präglas tydligt av närheten till Lund och Malmö (figur 68-69). Men så har det inte alltid varit. Här följer en kort historisk tillbakablick över Lommas framväxt för att illustrera hur detta rurala landskap utvecklats till ett peri-urbant landskap.

Figur 68. Lomma ligger vid kusten mellan Lund och Malmö.



Figur 69. Lomma omges av åkermark och vägar i söder och öster. I väster ligger Öresund. Just nu expanderar Lomma norrut längs med Höjeå.



## Lomma nu och då

Lomma låg från början längre norr ut än idag längs med Höje ås mynning. På en karta från 1767 (figur 71) kan man se den gamla danska Kungsvägen, *Via Regia*, som kommer söderifrån längs med kusten och passerar Lomma längs med ån (Lomma kommun, 2001). Vägen finns delvis fortfarande kvar i form av Strandvägen där gathusen på vissa sträckor fortfarande ligger tätt längs vägen och karaktären av gammal bygata tydligt framträder (figur 70). Vägarna, som då mer såg ut som breda kostigar, följde befintliga strukturer i landskapet. Tegelbruk, fiske och jordbruk utgjorde de viktigaste näringarna i detta rurala landskap (Lomma kommun, 2001).

Figur 70. Strandvägen genom Lomma har fortfarande karaktären av gammal bygata.



Figur 71. Karta över Lomma från 1767. *Via Regia* följer Höje å till vänster på kartan.





Omkring 150 år senare, på den häradekonomiska kartan över Lomma från 1910-1915, kan man tydligt se att en stor del av bebyggelsen fortfarande ligger samlad längs med mindre landsvägar (figur 74). Men skiftesreformerna har också splittrat många byar och flera gårdar ligger nu utspridda i åkerlandskapet (figur 72). Både vägar och ägo gränser har blivit mer rätlinjiga. På enstaka platser kan man även börja skönja en svag kvartersstruktur, men den utsträckt bebyggelsen längs med enskilda vägar dominerar fortfarande. I slutet av 1800-talet byggdes också *Lommabanan* genom Lomma mellan Malmö och Billesholm söder om

Figur 72. Gårdar som flyttades ut under skiftesreformerna ligger kvar i jordbrukslandskapet runt Lomma.



Figur 73. Idag finns bara skylten kvar av Lommas Saltsjöbad, men Lomma som badort står sig än.



Åstorp (Lomma kommun, 2001). Tågförbindelsen underlättade bland annat för badsugna Malmöbor att ta sig till det spirande Saltbadhuset som öppnade 1910 (figur 73). Lomma blev under den här tiden en viktig kurort för trångbodda lundabor och malmöbor.

Figur 74. Häradekonomisk karta över Lomma från 1910-1915.



Dryg 50 år senare kan vi på den ekonomiska kartan från 1968 se att stora förändringar i landskapet kring Lomma skett (figur 76). Lomma tätort har kraftigt expanderat öster ut med en tydlig geometrisk kvartersstruktur. Villabebyggelse och radhusområden utgör majoriteten av den nya bebyggelsen (figur 75). Nu har även den moderna och funktionella motorvägen E6 byggts och plötsligt låg Lomma längs med ett av Sveriges största kommunikationsstråk. Lomma kommun har nu utvecklats från jordbruks-, tegel- och fiskeproducent till förortskommun med

Figur 75. Radhusområden i östra Lomma.



eftertraktade enfamiljshus i lummiga kvarter på pendlingsavstånd till Lund och Malmö. Idag pendlar hela 78% av den arbetsförda delen av befolkningen i Lomma kommun till arbeten utanför kommunen (Lomma kommun, 2011a).

Figur 76. Ekonomisk karta över Lomma från 1968.



Idag har expansionen av bostäder åt öster bromsats upp och istället sker nybyggnationer i norr. Här görs de gamla industri- och hamnområdena om till bostadsområden med bostadsrätter i 2-4 våningshus med en ”stadsmässig karaktär” (figur 77).

”Visionen för Lomma Hamn är att omvandla Lommas tidigare industrihamn och delar av Haboområdena till en attraktiv stadsdel med cirka 1450 bostäder och inslag av verksamheter samt områden för olika typer av rekreation... Lågt, tätt, urbant, rikt och robust är några av nyckelorden i den plan som Brunnberg & Forshed Arkitektkontor lagt fram för den framtida stadsdelen... Bostadsbebyggelsen i den södra delen är tät och stadsmässig med en blandning av flerbostadshus och radhus med egen tomt i varje kvarter”. (Lomma kommun, 2011b)

Visionen för Lomma Hamn vann 2004 Sveriges Arkitekters Planpris, som är ett ”pris för god svensk samhällsplanering eller stadsbyggnad” (Sveriges Arkitekter). Detta tyder med andra ord på att urbana och ”stadsmässiga” strukturer ligger i tiden och aktivt uppmuntras från arkitektkåren. Lomma har med andra ord utvecklats från en liten by i ett ruralt landskap till ett samhälle i ett peri-urbant landskap och urbaniseringen ser ut att fortsätta. Vi ska nu titta närmare på den ringväg som omger Lommas södra och östra delar och se hur den påverkar samhället.

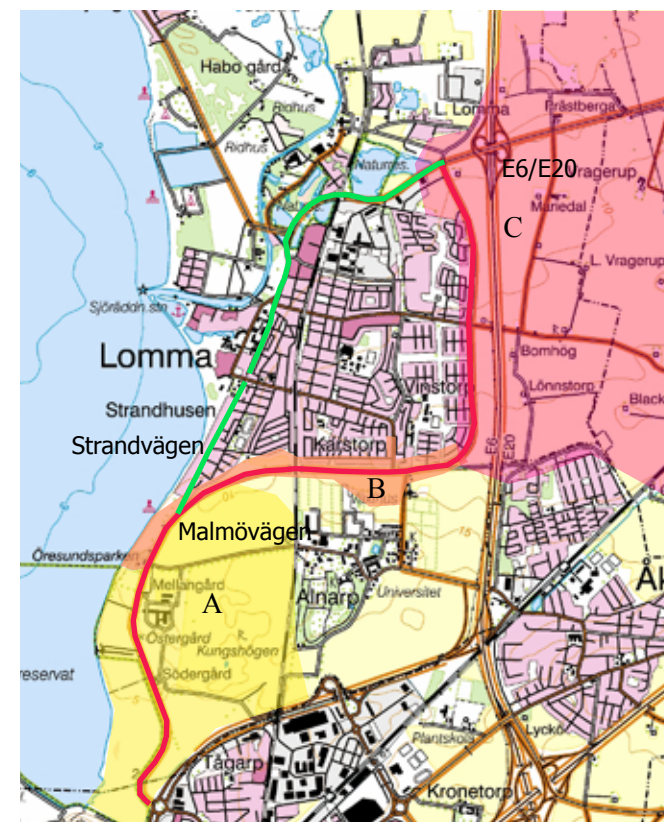
Figur 77. Ny bebyggelse i Lomma hamn.



## Malmövägen

Malmövägen byggdes under 1970-talet som en ringväg runt Lomma. Den ansluter både i norr och i söder till Strandvägen som utgör rester av den gamla danska landsvägen som tidigare passerade Lomma. Strandvägen har till stora delar behållit sin ursprungliga sträckning, vilket visar på den beständighet som vägar har, trots de stora förändringar som vi sett skett i detta landskap. När Malmövägen byggdes stängdes Strandvägen av för genomfartstrafik i söder (Lomma kommun, 2001). Malmövägen leder istället trafiken runt Lomma och ansluter till Strandvägen igen i nordost, strax väster om trafikplatsen vid E6:an. (Figur 78).

Figur 78. Lomma idag. Malmövägen är markerad med rött och Strandvägen med grönt. Områdena A, B och C visar olika karaktärer som man passerar när man färdas längs med vägen. Dessa karaktärer beskrivs i figur 79-82.





Figur 79. Vägsträckan som jag valt att studera börjar i söder i karaktärsområde A. Från vägen upplever man vida utblickar mot havet där byggda landmärken som SYSAV avfallshanteringsanläggning (överst), Turning Torso (mitten) och kärnkraftverket Basebäck tydligt framträder. Vägen omges här av öppna betade strandängar, åkermark och jordbruksfastigheter (nederst). Karaktären är rural men den visuella kontakten med Malmö är påtaglig.



Figur 80. Det första intrycket av Lomma får man när man åker in i område B och passerar vägkrogen Blå caféet (överst) och skimtar lägre villabebyggelse på Strandvägen som ligger i vägens förlängning (mitten). När Malmövägen svänger av åt öster skärmas vyn in mot samhället av med en hög trädbevuxen bullervall (nederst).



Figur 81. Vid undergången vid järnvägen (överst) har en sträcka om 550 m av Malmövägen schaktas ned och man har här ingen kontakt med det omgivande landskapet. Efter att man passerat under järnvägen kommer den första möjliga infarten söderifrån mot Lomma (mitten). Infarten är ganska karaktärslös och skymts av tät vegetation. Vägen fortsätter därefter genom en lummig vegetationskorridor (nederst). Hela denna sträcka som går genom karaktärsområde B har en starkt begränsad kontakt med omgivande landskap och kan närmast liknas vid en tunnel.



Figur 82. Sedan fortsätter vägen åt norr genom karaktär C som här omges av en tät läplantering i väster och öppen jordbruksmark i öster (överst). Parallellt med Malmövägen går motorvägen E6/E20 några hundra meter längre öster ut (mitten). Ett antal entrévägar leder in till bostadsområdena som ligger på andra sidan läplanteringen (nederst). Åt öster är siken fri och på andra sidan motorvägen kan man skymta Universitetssjukhuset i Lund som höjer sig över slätten. Vindkraftverk och elledningar sticker också upp vid horisonten. Karaktären här är ganska typisk peri-urban med storskalig infrastrukturer åt öster och villamattor som då och då skymtar på västra sidan bakom läplanteringen.



## Gränsen som blivit barriär

I riktlinjerna för gestaltungsprogram (Vägverket, 2004) anger man att ett generellt problem med ringvägar som byggs runt ett samhälle är att vägen blir en barriär som skär av kontakten mellan samhället och det omgivande landskapet. Malmövägen kring Lomma är ett tydligt exempel på detta. På den 4,5 km långa sträckan av vägen som omger Lomma finns endast tre möjliga korsningar att använda för att ta sig över vägen mellan samhället och omgivningarna. De boende i hela södra och östra delen av Lomma är med andra ord hänvisade till dessa korsningar för att komma ut i jordbrukslandskapet. Åkermarken i sig utgör också en barriär eftersom man som gående inte fritt kan röra sig i landskapet.

Men det är inte bara den fysiska utan även den visuella kontakten mellan samhället och vägen som utgör ett problem. Bullervallar och läplanteringar löper längs med nästan hela sträckan mellan vägen och samhället och förstärker ytterligare avgränsningen (figur 83-84). Som trafikant på vägen får man endast korta glimtar av samhället vid korsningar och entréer till närliggande bostadsområden. Lomma kommun har själva i den genomförda ortsanalysen från 2001 uppmärksammat detta:

”Infarterna till Lomma bör visa upp Lommas karaktär och upplevas som välkomnande. Malmövägen leder snarare förbi, än in i Lomma. Genom att skapa en utsikt över Lommabukten och bebyggelsen i Lomma vid färd från söder kan en förståelse skapas för den fortsatta färden i ”ringleden” runt Lomma. Idag ser man inget av orten.” (Lomma kommun, 2001, sid. 23)

Här ser vi ett tydligt exempel på hur en ringväg blivit en barriär mellan samhället och det omgivande landskapet. Den enhetliga utformningen av vägen och det abrupta mötet mellan den öppna åkermarken på ena sidan och den uppväxta läplanteringen på andra sidan förstärker vägen som fysisk och psykologisk gräns. Jag upplever att vägen ligger utanför samhället, men att den ändå inte känns som en del av jordbruksmarken. Vägen blir med andra ord ett gränsland som varken känns förankrad i samhället Lomma eller i omgivningarna.

Figur 83. Bullervall längs med Malmövägen söder om Lomma i karaktärsområde B.



Figur 84. Läplantering längs med Malmövägen öster om Lomma i karaktär C.



### Vägen styr utvecklingen

När man studerar Lomma hittar man både exempel på urbana och rurala strukturer. Å ena sidan Strandvägen med anor från dansktiden som följer kusten och leder in till Lomma med små särpräglade gatuhus i direkt anslutning till vägen. Å andra sidan de nya kvarteren som växer upp i norra Lomma som har en mer urban karaktär. Som vi sett i tidigare kapitel har olika generationers vägar format landskapet och lagt grunden till de förutsättningar som vi har idag (Bucht, Pålstam & Wingren, 1996). Närheten till havet, järnvägen och E6:an och har haft stor betydelse för utvecklingen av Lomma. De har bland annat möjliggjort Lommas hamnverksamhet och tidigare export av tegel till sjöss, Lomma som attraktiv badort och Lomma som lättillgänglig pendlingsort. Detta visar på hur olika kommunikationsstråk starkt påverkar och indirekt styr utvecklingen. Men Malmövägen tillsammans med motorvägen har även satt en gräns för villa-bebyggelsens expansion öster ut. Dessa vägar utgör såväl tydliga fysiska som psykologiska barriärer som dessutom stör närområdet med frekvent buller från den täta trafiken. Markanvändningen i området är därför starkt begränsad till icke bullerkänsliga verksamheter.

I området utanför Lomma mellan motorvägen och Malmövägen bedrivs idag jordbruk (figur 85), men i Översiktsplanen finns det planer på etableringar av lättare industriområden (Lomma kommun, 2010). I området väster om Malmövägen i närheten av påfarten till E6/E20 pågår redan en utbyggnad av ett befintligt verksamhetsområde (figur 86). Här är ett tydligt exempel på att vägen i sig lägger grunden till uppkomsten av peri-urbana miljöer. Om fler etableringar längs med Malmövägen blir verklighet kan bara framtiden utvisa. Men en sak är säker, Malmövägen är inte bara en förbifart utanför Lomma, utan både ett nav och en barriär i utvecklingen av Lommas stadsgräns.

Figur 85. Jordbruksmarken mellan Malmövägen och väg E6/E20.



Figur 86. Expanderande verksamhetsområde i nordöstra Lomma.



## Slutsats

Sallerupsvägen utgör ett tydligt exempel på vägens centrala roll i utvecklingen av det peri-urbana landskapet. Denna gamla infartsväg utgör här ett nav i den expanderande stadsgränsen kring Malmö. Utgångspunkten i gestaltningsprogrammet ligger just på Sallerupsvägen som infartsled, vilket bidrar till en fokusering på staden framför landsbygden. Det är också det urbana eller ”stadsmässiga” som lyfts fram som det eftersträlvade idealet. Men frågan som kvarstår är om stadsmässighet i sig fungerar som mall i detta landskap

Författarna till gestaltningsprogrammet för E22 genom Jämsjö pekar på behovet av att förtydliga entréerna till Jämsjö, men missar i öster att inkludera det område där själva mötet mellan Jämsjö och omgivningarna sker. Det peri-urbana landskapets låga status blir här tydligt i valet av att helt bortse från det Östligaste stadsrummet. Återigen är det de centrala delarna som står i fokus. Bygatan som ideal för gestaltningen är också här ett återkommande fenomen. Frågan är om bygatan som ideal är den enda praktiserade lösningen eller om det finns andra sätt att gestalta vägar i det peri-urbana landskapet?

Malmövägen kring Lomma visar tydligt på hur en ringväg kan bli en fysisk, visuell och psykologisk barriär mellan ett samhälle och dess omgivningar. Utformningen av vägen i sig förstärker gränsen mellan stad och land och blir ett ingenmansland som varken hör hemma i samhället eller i jordbruksmarken utanför. Malmövägen och den angränsande motorvägen utgör också ett tydligt exempel på hur vägmiljöer i stadsgränsen kan påverka den framtida utvecklingen av peri-urban bebyggelse.



# SLUTDISKUSSION

Vi har sett att de ideal som ligger bakom vår uppfattning om rurala och urbana landskap har en djup fysisk, kulturell och emotionell grund. Det finns en tydlig fysisk skillnad mellan stadslandskapet och landsbygden, som bland annat blir påtaglig när man studerar vägars och gators olika utformning. Även vår kultur bygger på en uppdelning mellan stad och landsbygd, både politiskt och administrativt. Dessutom finns det starka emotionella attribut kopplade till både rurala och urbana landskap som påverkar vår uppfattning och upplevelse av stad och land. Bilden av staden som ett sprudlande kulturellt, finansiellt och politiskt maktcentrum mot den oföränderliga och "naturliga" landsbygden har stor genomslagskraft. Men i mötet mellan dessa ideal uppstår en diffus verklighet som inte riktigt passar in i den dualistiska modellen av stad och land. Här finns ett icke-homogent landskap med många olika funktioner och uttryck som är svårt att skildra. Det som är svårt att förhålla sig till är ofta även svårt att uppskatta. Detta blir bland annat påtagligt när man ser på den omfattande och spretiga vokabulär med negativa associationer som används för att benämna detta landskap.

De funktioner och miljöer som vi hittar i utkanterna av städer är sällan speciellt attraktiva och har ofta låg status. Sopstationer, industriområden och massproducerade bostadsområden är några exempel. Det tycks finnas från stadens sida en strävan efter att gömma undan dessa områden till stadens utkanter. De miljöer som byggs i det peri-urbana landskapet utformas många gånger i direkt motsats till de estetiska ideal som förknippas med landsbygden. Mötet mellan stad och land blir därför ofta ganska brutalt. Men något som vanligtvis glöms bort är att det peri-urbana landskapet hyser många viktiga funktioner för att samhället ska fungera. Men eftersom detta landskap saknar både kulturell, fysisk och politisk förankring blir det lätt bortglömt och försummat. I gestaltungsprogrammet från Jämfö valde man till exempel att helt bortse från stora delar av Jämfös ytterområde i öster.

Det peri-urbana landskapet är i sig inget nytt fenomen, det har alltid funnits ett möte och ett maktspel mellan staden och landsbygden. Men trots att det peri-urbana landskapet idag upptar mycket stora arealer hamnar det i skuggan av rurala och urbana ideal. En förutsättning som måste till för att vi ska hitta nya lösningar som är bättre anpassade till det peri-urbana landskapets förutsättningar

är att först och främst uppmärksamma detta landskap. Omedvetenhet kring det peri-urbana landskapets betydelse och de speciella förutsättningar som finns här hindrar oss från att utveckla dess potential. Det första steget blir med andra ord att sluta prioritera bort detta landskap och att försöka se landskapet mer utifrån en helhet och inte som en uppdelning mellan stad och land.

Vi har sett att olika rurala och urbana ideal genom tiderna påverkat både landsbygden och staden. Å ena sidan kan en ruralisering av stadsbebyggelsen gå att finna i exempel från egnahemsrörelsen, koloniträdgårdar och trädgårdsstäder. Å andra sidan har landsbygden kring städerna idag en stark ekonomisk och social koppling till urbana verksamheter. Just nu är det framförallt det urbana idealet som har störst inflytande över utvecklingen. Sveriges arkitekter förespråkar till exempel den täta staden som modell och i Lomma byggs prisbelönta "stadsmässiga" kvarter vid hamnen. Gatan som ideal har förts fram i både fallstudien från Jämfö och Sallerupsvägen i Malmö. Men frågan är om vare sig rurala eller urbana ideal kan renodlas i ett landskap som i grunden har andra förutsättningar?

Vad är det då som är så unikt med det peri-urbana landskapet och varför går det inte att applicera rena urbana eller rurala ideal här? Först och främst råder andra förutsättningar än dem som finns inne i centrala stadskärnor eller på en avlägsen landsbygd. Eftersom det peri-urbana landskapet till skillnad från det urbana och rurala idealet saknar en tydlig identitet, saknar det också starka begränsningar. Det är ett landskap utan fasta ramar och som därför erbjuder en möjlighet till större kreativitet. Men frågan är om vi som gestaltare är så bra på att utnyttja den? Det är minst sagt en utmaning att sätta ord på detta gränslösa landskap och kanske har vi inte rätt verktyg för att göra det. De strikta sekvensindelningar som vi ofta använder i till exempel gestaltungs-program för vägmiljöer, borde kanske ersättas med andra metoder, där de flytande övergångarna som är karakteristiskt för peri-urbana landskap får mer utrymme i beskrivningen. Dessa metoder kan förhoppningsvis leda till en beskrivning som bättre stämmer överens med det peri-urbana landskapets verkliga karaktär. För den fysiska karaktären i det peri-urbana landskapet skiljer sig markant från stadens eller landsbygdens rena gestaltungsideal. I mötet mellan stad och land uppstår en blandning av dessa båda ideal som i sig blir unik. Detta landskap förtjänar därför egna ideal som bättre

lever upp till de förutsättningar och formspråk som finns här. Men trots att det peri-urban landskapet inte passar in i ramen varken för stad eller land, är det ändå dessa två ideal som styr utvecklingen i detta landskap.

Kan då vägen bli lösningen på det peri-urbana landskapets identitetskris? Riktig så enkelt är det inte, men det finns mycket att lära genom att studera vägmiljöer i det peri-urbana landskapet. Mötet mellan de urbana och rurala idealen blir extra tydligt när man tittar på utformningen av vägar och gator, vilket i sig gör det möjligt för oss att identifiera de miljöer som avviker från vägens eller gatans tydliga formspråk. Vägen i sig är en viktig stomme som samhället både idag och historiskt vuxit fram längs med. Äldre vägar utgör en viktig historisk förankring som man kan ta fasta på i detta landskap som präglas av förändring. Genom att studera vägen kan man även lära sig mycket om bygdens framväxt och få en förståelse för uppkomsten av de komplexa miljöer som ofta finns i det peri-urbana landskapet. I fallstudieexemplet från Lomma och Sallerupsvägen i Malmö har vi även sett att vägen i sig har en central betydelse för utvecklingen av det peri-urbana landskapet. Vägen kan erbjuda vissa förutsättningar som både främjar eller förhindrar en viss typ av utveckling och den kan utgöra både en fysisk och en psykologisk gräns mellan staden och det omgivande landskapet. Dessutom är det längs med vägar som vi idag upplever mycket av vår omgivning, både i och utanför staden. Genom att utgå från vägen kan man fånga upp den identitet och de värden som finns i det peri-urbana landskapet.

I detta arbete har jag valt att analysera två gestaltningsprogram för att identifiera rurala, urbana och peri-urbana ideal. Det är inte gestaltningsprogrammen i sig som varit i fokus och andra strategidokument som till exempel översiktsplaner hade också kunnat användas i liknande syfte. Anledningen till att jag valde att utgå från just gestaltningsprogram var eftersom de har en stark koppling till en fysisk verklighet och ett specifikt objekt som går att studera. Det är de underliggande kulturella normerna som finns bakom dessa dokument som jag velat lyfta fram. Men en fråga som man kan ställa sig är hur jag själv som individ påverkat analyserna i fallstudierna. Tolkningar av avbildningar av landskap i text eller bild styrs enligt Gold och Revill (2004) både av generella kulturella normer och personliga upplevelser och minnen. Tolkningar kan därför aldrig bli objektiva.

Detta gäller även för de beskrivningar som författarna till gestaltningsprogrammen gjort och därför var det viktigt för mig att göra egna fältbesök för att få en djupare förståelse för platsen och lättare kunna relatera till de beskrivningar och förslag som ges i programmen. Eftersom analyserna och beskrivningarna inte kan vara objektiva blir det extra viktigt att man är öppen med vilket syfte man har och hur man förankrar själva studien. Mitt syfte har varit att studera hur urbana och rurala ideal påverkar vårt förhållande till och gestaltningen av vägmiljöer i det peri-urbana landskapet. Utgångspunkten för detta har varit en litteraturstudie som förankrar arbetet i en teoretisk grund. En annan relevant frågeställning är om jag genom att beskriva uppdelningen mellan stad och land i själva verket bidrar till att förstärka den polariserade indelningen mellan dem. Det är möjligt att så är fallet, men mitt huvudfokus har inte varit uppdelningen mellan stad och land, utan det som uppstår däremellan. Jag har här använt vägen som ett medium för att beskriva vad som händer i mötet mellan dem. Jag har velat sätta fokus på det peri-urbana landskapet genom att belysa det utifrån ett vägperspektiv. Utifrån den diskussion som jag för fram hoppas jag bidra till att utvidga debatten om vägmiljöers betydelse för det peri-urbana landskapets utveckling och flytta fokus från de rådande rurala och urbana ideal som styr gestaltningen av detta landskap.

# KÄLLFÖRTECKNING

Appleyard, D., Lynch, K. & Myer, J. (1964). *The View from the Road*. Cambridge MA: Massachusetts Institute of Technology.

Ardelius, H. (2009). Två bönder – två världar. I: *Landet utanför – Landskapsestetikens betydelse för den urbana människan*. Kungliga skogs- och lantbruksakademins tidsskrift, vol. 2009:5, 53-60.

Boverket (2008). *Landsbygd i förändring*. [online]. Tillgänglig: [http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2008/Landsbygd\\_i\\_forandring.pdf](http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2008/Landsbygd_i_forandring.pdf) [21 mars 2011]

Berggren Bärning, A.M. (2004). Jordbrukslandskapet och tiden. I: Reiter, O. (Red.) *Synvänder – en antologi om landskapsplaneringens teori och praktik*. 74-83. Alnarp: Institutionen för landskapsplanering, Sveriges lantbruksuniversitet.

Blennow, A.M. (2002). *Europas trädgårdar*. Lund: Signum.

Borglund, M., Imberg, S. & Ruben, C. (1996). En plan för vägen i staden. I: *Arkitektperspektiv på vägen i staden*. 3-32. Stockholm: Stiftelsen Arkus.

Bucht, E. (2004). Omväxtens landskap – om agrodesign och natursyn i det svenska kulturlandskapet. I: Reiter, O. (Red.) *Synvänder – en antologi om landskapsplaneringens teori och praktik*. 112-123. Alnarp: Institutionen för landskapsplanering, Sveriges lantbruksuniversitet.

Bucht, E., Pålstam, Y. & Wingren, C. (1996). *Trafikantupplevelse på väg*. Alnarp: Movium.

Cronholm, E. (2009). *Utformning av vägen och dess omgivning - med fokus på bilförarens upplevelser*. Sveriges Lantbruksuniversitet. [online]. Tillgänglig: [http://stud.epsilon.slu.se/105/1/cronholm\\_e\\_090426.pdf](http://stud.epsilon.slu.se/105/1/cronholm_e_090426.pdf) [2 juli 2011]

Davenport, J. (2003). *The Donut Hole: Re-envisioning the City Center*. B.S.A University of Cincinnati. [online]. Tillgänglig: <http://etd.ohiolink.edu/send-pdf>.

[cgi/DAVENPORT%20JESSICA%20ELIZABETH.pdf?ucin1053530776](http://cgi/DAVENPORT%20JESSICA%20ELIZABETH.pdf?ucin1053530776) [16 augusti 2011]

Dickens, C. (1852). *Bleak house*. 6. ed. 1991. London: Everyman's Library.

Forshed, K. & Melin, P. (1996). Vägar till vackrare vägrum. I: *Arkitektperspektiv på vägen i staden*. 75-110. Stockholm: Stiftelsen Arkus.

Glesbygdsverket (2008). *Landsbyggsdefinitioner i Sverige och andra länder*. [online]. Tillgänglig: <http://www.tillvaxtanalys.se/tua/export/sv/filer/publikationer-arkiv/gbv/rapporter/2008/landsbyggsdefinitioner-i-sverige-och-andra-lander-08.pdf> [17 mars 2011]

Gustavsson, R. & Ingelög, T. (1994). *Det nya landskapet*. Jönköping: Skogsstyrelsen.

Gold, J. & Revill, G. (2004). *Representing the environment*. London: Routledge.

Hart, L., Larson, E. & Lishner, D. (2005). Rural Definitions for Health Policy and Research. *American Journal of Public Health* [online]. 95 (7). 1149-1155. Tillgänglig: <http://ajph.aphapublications.org/cgi/reprint/95/7/1149> [16 mars 2011]

Hayden, D. (2004). *A feild guide to sprawl*. New York : W.W. Norton & Company.

Lomma kommun (2001). *Ortsanalys för Lomma*. [online]. Tillgänglig: <http://www.lomma.se/download/18.c6921bc12efbc93a6180002251/Ortsanalys+Lomma.pdf> [25 maj 2011]

Lomma kommun (2010). *Översiktsplan 2010 för Lomma kommun*. [online]. Tillgänglig: [http://weblisher.textalk.se/lomma/op\\_2010/?page=1&mode=50&noConflict=1](http://weblisher.textalk.se/lomma/op_2010/?page=1&mode=50&noConflict=1) [19 augusti 2011]

Lomma kommun (2011a). *Kommunfakta*. [online]. Tillgänglig: <http://www.lomma.se/download/18.3c18111c12f9741591280003286/Kommunfakta+2011.pdf> [25 maj 2011]

Lomma kommun (2011b). Hemsida. [online] (2011-02-08). Tillgänglig: <http://www.lomma.se/huvudmeny/byggaboochmiljo/aktuellabyggprojekt/lomma-hamn/bakgrund/visionenlommahamn.4.34b2e98512d7f592524800013117.html> [30 juni 2011]

Lynch, K. (1981). *A theory of good city form*. Cambridge MA: MIT Press.

Malmö (2005). *Gestaltningssprogram för Sallerupsvägen, delen Yttre Ringvägen - Inre Ringvägen*. Konsult: Ramböll Sverige AB. [online]. Tillgänglig: [http://www.malmo.se/download/18.7101b483110ca54a562800013186/Gestaltningssprogram\\_Sallerupsvwebb.pdf](http://www.malmo.se/download/18.7101b483110ca54a562800013186/Gestaltningssprogram_Sallerupsvwebb.pdf) [12 februari 2011]

Meeus, S. J. & Gulinck, H. (2008). Semi-Urban Areas in Landscape Research: A Review. *Living Reviews in Landscape Research*. [online]. 2 (3). 5-45. Tillgänglig: <http://www.livingreviews.org/lrlr-2008-3> [18 november 2010]

Nilsson, K. & Wingren, C. (1997). *Ord på vägen – en utredning om begrepp för vägen i staden*. Stockholm: Stiftelsen Arkus.

Näringsdepartementet (2008). *En strategi för att stärka utvecklingskraften i Sveriges landsbygder. Skr. 2008/09:167*. [online]. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/content/1/c6/12/27/35/233b48d1.pdf> [17 mars 2011]

Persson, B. (2001). *Staden ser på vägen – med arkitektens ögon*. Stockholm: Stiftelsen Arkus.

Qviström, M. (2005). Vëntans landskap: om studier av stadsranden och dess morgondag. *Nordisk Arkitekturforskning*, vol. 2005:3, 96-104.

Qviström, M. (2009). Beträktelser av ett undflyende landskap. I: *Landet utanför – Landskapsestetikens betydelse för den urbana människan*. Kungliga skogs- och lantbruksakademins tidskrift, vol. 2009:5, 30-35.

*Prismas svenska ordbok* (2003). Göteborg: Språkdata.

Reiter, O. (2004). Stad och land – om samband mellan stad och land och om behovet av och förutsättningarna för en helhets- och utvecklingsorienterad planering för både stad OCH land. I: Reiter, O. (Red.) *Synvänder – en antologi om landskapsplaneringens teori och praktik*. 54-65. Alnarp: Institutionen för landskapsplanering, Sveriges lantbruksuniversitet.

Rowe, P.G. (1991). *Making a Middle Landscape*. Cambridge MA: MIT Press.

Selberg, K. (2002). *Gaten som by- og stedsformer : om utforming av gater og vejer*. Oslo: Statens vegvesen.

Sieverts, T. (2003). *Cities Without Cities – an interpretation of the Zwischens-tadt*. Abingdon, Oxfordshire: Spon Press.

Statistiska Centralbyrån (2006). *Tätorter 2005. Statistiska meddelanden*. MI 38 SM0601. [online]. Tillgänglig: [http://www.scb.se/statistik/MI/MI0810/2005A01/MI0810\\_2005A01\\_SM\\_MI38SM0601.pdf](http://www.scb.se/statistik/MI/MI0810/2005A01/MI0810_2005A01_SM_MI38SM0601.pdf) [17 mars 2011]

Statistiska Centralbyrån (2008). *Småorter; arealer; befolkning 2005. Beskrivning av statistiken. MI0811*. [online]. Tillgänglig: [http://www.scb.se/Statistik/MI/MI0811/\\_dokument/MI0811\\_BS\\_2005.pdf](http://www.scb.se/Statistik/MI/MI0811/_dokument/MI0811_BS_2005.pdf) [17 mars 2011]

Statistiska centralbyrån (2009). *Sam 101B: Befolkning, sysselsättning (dagbefolkning) och pendling. Län: 10 Blekinge, Kommun: 1080 Karlskrona, Område: 120*. Statistiska centralbyrån.

Sveriges Arkitekter. Hemsida. [online] (2010-04-08). Tillgänglig: <http://www.arkitekt.se/planpriset> [1 juni 2011]

Swaffield, S. & Fairweather, J. (1998). In Search of Arcadia: The Persistence of the Rural Idyll in New Zealand Rural Subdivisions. *Journal of Environmental Planning and Management*, 41 (1), 111-127.

Ullstad, E. (2008). *Hållbar Stadsutveckling – En politisk handbok från Sveriges Arkitekter*. Stockholm: Sveriges Arkitekter.

Vägverket (1999a). *Förbifarter och genomfarter - Effekter för trafiksäkerhet, miljö, tillgänglighet och markanvändning*. 1999:43. [online]. Tillgänglig: [http://publikationswebbutik.vv.se/upload/2021/1999\\_43\\_forbifarter\\_och\\_genomfarter\\_effekter\\_for\\_trafiksakerhet\\_miljo\\_tillganglighet\\_och\\_markanvandning.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/2021/1999_43_forbifarter_och_genomfarter_effekter_for_trafiksakerhet_miljo_tillganglighet_och_markanvandning.pdf) [25 maj 2011]

Vägverket (1999b). *Hela vägen*. Borlänge: Vägverket.

Vägverket (2004). *Gestaltningssprogram – En vägledning*. Borlänge: Vägverket.

Vägverket (2006). *Vägen. En bok om vägarkitektur*. Borlänge: Vägverket.

Vägverket Region Sydöst (2008). *Idéstudie Väg E22, Karlskrona - Kalmar, delen Jämsjö tätort. Samrådshandling*. Objekt nummer 87 932 066. Konsult: Kreera Samhällsbyggnad. Jönköping: Vägverket Region Sydöst.

Vägverket Region Sydöst (2009a). *Gestaltningssprogram för väg E22, Karlskrona-Kalmar. Delen Jämsjö tätort*. Objekt nummer 87 932 066. Konsult: WSP. Jönköping: Vägverket Region Sydöst.

Vägverket Region Sydöst (2009b). *Vägutredning med miljökonsekvensbeskrivning E22, Karlskrona - Kalmar, delen Lösen - Jämsjö, Karlskrona kommun, Blekinge län*. Utställningshandling 2009-06-09. Objekt nummer 87 914 002. [online]. Tillgänglig: [http://www.trafikverket.se/PageFiles/2858/E22\\_VU\\_Utst%C3%A4llning\\_kap1-6.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/2858/E22_VU_Utst%C3%A4llning_kap1-6.pdf) [21 mars 2011]

Youtube. Webbida. [online] (2010-06-16). Tillgänglig: <http://www.youtube.com/watch?v=rLzb8sIRRdS&feature=related> [21 juni 2011]